



Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V.

**Av. Mariano Otero 1249-B, Torre Pacífico, Piso 6
Colonia Rinconada del Bosque, C.P. 44530, Guadalajara Jalisco, México**

Títulos en Circulación: Acciones Comunes Nominativas sin valor nominal Serie “B”

Mercados en donde cotiza: Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V. y New York Stock Exchange

Clave de Cotización en la BMV: “GAP B”

Clave de Cotización en el NYSE: “PAC”

Los Valores de la emisora “Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V.” se encuentran inscritos en el Registro Nacional de Valores y son Objeto de Cotización en la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V. y en el New York Stock Exchange. Asimismo, la Compañía tiene en circulación certificados bursátiles inscritos en el Registro Nacional de Valores con el No. 2992-4.19-2015-001-01 autorizado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores para su publicación con el oficio número 153/5084/2015 de fecha 16 de febrero de 2015, el cual está autorizado conforme a la modalidad de emisor recurrente. Así mismo el oficio número 2992-4.19-2020-003 autorizado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores con el oficio número 153/12434/2020 de fecha 22 de junio de 2020, adicionalmente con el oficio No. 153/10026226/2021 conforme a la modalidad de emisor recurrente de fecha 23 de febrero de 2021. Los Certificados Bursátiles se encuentran listados en la Bolsa Institucional de Valores, S.A. de C.V., los cuales se describen a continuación.

La inscripción en el Registro Nacional de Valores no implica certificación sobre la bondad del valor o la solvencia del emisor o sobre la exactitud o veracidad de la información en el reporte anual ni convalida los actos que, en su caso, hubieren sido realizados en contravención de las leyes.

Reporte anual que se presenta de acuerdo con las disposiciones de carácter general aplicables a las Emisoras de Valores y a otros participantes del mercado referente al año terminado el:

31 de diciembre de 2020

INFORMACIÓN REFERENTE A LOS CERTIFICADOS BURSÁTILES EMITIDOS Y VIGENTES

Clave de Pizarra:	“GAP 15-2”.
Monto Total de la emisión:	\$1,500,000,000.00 (un mil quinientos millones de Pesos 00/100 M.N.).
No. de series en que se divide la emisión:	N/A
Fecha de emisión:	20 de febrero de 2015.
Fecha de vencimiento:	7 de febrero de 2025.
Plazo de la emisión:	3,640 (tres mil seiscientos cuarenta) días.
Intereses y procedimiento del cálculo:	A una tasa de interés bruto anual sobre su valor nominal a una tasa de interés anual igual a 7.08%.
Periodicidad en el pago de interés:	Cada 182 días, en aquellos días que se indican conforme al calendario que se indica en el Título.
Subordinación de los títulos:	N/A
Lugar y forma de pago de intereses:	El principal y los intereses ordinarios devengados respecto de los Certificados Bursátiles se pagarán en la Fecha de Vencimiento y en cada una de las fechas de pago de intereses, respectivamente, o en caso que cualquiera de dichas fechas no sea un Día Hábil, en el Día Hábil inmediato siguiente, sin que esto se considere como un incumplimiento, mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, México D.F. Tratándose de intereses moratorios, dichos pagos se realizarán en las oficinas del Representante Común ubicadas en Av. Paseo de la Reforma 284, Piso 9, Col. Juárez, C.P. 06600, México, D.F.
Amortización y amortización anticipada:	El principal de los Certificados Bursátiles será amortizado en una sola exhibición en la fecha de vencimiento, a su valor nominal, contra de la entrega de las constancias emitidas por Indeval o del Título. En el caso que la Fecha de Vencimiento no sea un Día Hábil, el principal de los Certificados Bursátiles deberá ser liquidado el Día Hábil inmediato siguiente, sin que esto sea considerado como un incumplimiento.
Garantía:	Los Certificados Bursátiles serán quirografarios y no contarán con garantía específica alguna.
Fiduciario:	N/A
Calificación:	Moody’s de México, S.A. de C.V. asignó la calificación de ‘Aaa.mx’ en escala nacional, la cual significa que tienen una perspectiva estable. Los emisores o las emisiones calificadas como Aaa.mx muestran la capacidad crediticia más fuerte y la menor probabilidad de pérdida de crédito con respecto a otros emisores o emisiones en el país. Esta es la calificación más alta en la Escala Nacional de México de Largo Plazo otorgada por Moody’s de México, S.A. de C.V.

Standard & Poor's, S.A. de C.V. asignó la calificación de 'mxAAA' la cual significa que tienen una perspectiva estable. 'mxAAA' es el grado más alto que otorga Standard & Poor's, S.A. de C.V. en su escala CaVal, mismo que indica que la capacidad de pago, tanto de intereses como del principal, es sustancialmente fuerte.

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:

La presente sección es una breve descripción del régimen fiscal aplicable en México para la adquisición, propiedad y enajenación de instrumentos de deuda, como los Certificados Bursátiles, por parte de personas físicas y morales residentes y no residentes en México. El régimen fiscal vigente podrá ser modificado en el transcurso de la vigencia de los Certificados Bursátiles. (i) Personas físicas o morales residentes en México para efectos fiscales, se encuentra sujeta a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente y 21 de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2015, y (ii) a personas físicas o morales residentes en el extranjero, a lo previsto por los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente. Los preceptos citados pueden ser sustituidos en el futuro por otros. EL RÉGIMEN FISCAL PUEDE MODIFICARSE A LO LARGO DE LA VIGENCIA DE LOS CERTIFICADOS BURSÁTILES. ASIMISMO, EL RÉGIMEN FISCAL PUEDE VARIAR DEPENDIENDO DE LAS CARACTERÍSTICAS PARTICULARES DE CADA EMISIÓN DE CERTIFICADOS BURSÁTILES, Y DE LAS CARACTERÍSTICAS PERSONALES DEL BENEFICIARIO EFECTIVO DE LOS INTERESES O RENDIMIENTOS. No se asume la obligación de informar acerca de los cambios en las disposiciones fiscales aplicables a lo largo de la vigencia de los Certificados Bursátiles. Los posibles adquirentes de los Certificados Bursátiles deberán consultar con sus asesores, las consecuencias fiscales resultantes de la compra, el mantenimiento o la venta de los Certificados Bursátiles, incluyendo la aplicación de las reglas específicas respecto de su situación particular.

Políticas:

La Compañía no cambiará su política respecto de la toma de decisiones relativas a cambios de control durante la vigencia del presente Certificado, ni espera que exista un cambio de control.

La política que seguirá la Compañía respecto de reestructuras corporativas será la siguiente: no fusionarse o escindirse (o consolidarse de cualquier otra forma con cualquier tercero), salvo que (i) quede claramente establecido que la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión, asuma las obligaciones de la Compañía conforme a los Certificados Bursátiles, y (ii) dicha fusión o escisión no genere una Causa de Vencimiento Anticipado o cualquier otro evento que, con el transcurso del tiempo o mediante notificación o ambos, se convertirá en una Causa de Vencimiento Anticipado. De igual forma, quedan exceptuadas de esta obligación las fusiones que realice la Compañía con empresas afiliadas o subsidiarias.

La política que seguirá la Compañía en la toma de decisiones sobre activos esenciales será la siguiente: no podrá, directa o indirectamente,

transferir, transmitir, vender o enajenar todos o parte de sus activos y bienes que representen más del 25% de sus activos totales consolidados, a menos que se cumpla con las condiciones siguientes (i) que la empresa que reciba los activos sea una entidad existente bajo las leyes de México y que expresamente asuma las obligaciones derivadas de los Certificados Bursátiles, y (ii) que inmediatamente después de la operación, no haya sucedido ni continúe un incumplimiento de las obligaciones bajo los Certificados Bursátiles.

La política que seguirá la Compañía en la toma de decisiones sobre la constitución de gravámenes sobre activos esenciales, será la siguiente: no podrá dar en garantía sus Bienes Restringidos cuando la deuda a garantizar mediante dichos gravámenes más el monto total de la deuda consolidada exceda el 35% de sus activos netos consolidados, a menos que al mismo tiempo en que se constituya dicho gravamen, sean garantizados los Certificados Bursátiles por igual o con preferencia a la deuda garantizada mediante dichos gravámenes.

Clave de Pizarra:	“GAP 16”.
Monto Total de la emisión:	\$1,500,000,000.00 (un mil quinientos millones de Pesos 00/100 M.N.).
No. de series en que se divide la emisión:	N/A
Fecha de emisión:	8 de julio de 2016.
Fecha de vencimiento:	2 de julio de 2021.
Plazo de la emisión:	1,820 (un mil ochocientos veinte) días.
Intereses y procedimiento del cálculo:	A una tasa de interés bruto anual sobre su valor nominal a una tasa de TIIE a plazo de 28 días más la adición de 0.49 puntos porcentuales.
Periodicidad en el pago de interés:	Cada 28 días, en aquellos días que se indican conforme al calendario que se indica en el Título.
Subordinación de los títulos:	N/A
Lugar y forma de pago de intereses:	El principal y los intereses ordinarios devengados respecto de los Certificados Bursátiles se pagarán en la Fecha de Vencimiento y en cada una de las fechas de pago de intereses, respectivamente, o en caso que cualquiera de dichas fechas no sea un Día Hábil, en el Día Hábil inmediato siguiente, sin que esto se considere como un incumplimiento, mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, México D.F. Tratándose de intereses moratorios, dichos pagos se realizarán en las oficinas del Representante Común ubicadas en Av. Paseo de la Reforma 284, Piso 9, Col. Juárez, C.P. 06600, México, D.F.

Amortización y amortización anticipada:	El principal de los Certificados Bursátiles será amortizado en una sola exhibición en la fecha de vencimiento, a su valor nominal, contra de la entrega de las constancias emitidas por Indeval o del Título. En el caso que la Fecha de Vencimiento no sea un Día Hábil, el principal de los Certificados Bursátiles deberá ser liquidado el Día Hábil inmediato siguiente, sin que esto sea considerado como un incumplimiento.
Garantía:	Los Certificados Bursátiles serán quirografarios y no contarán con garantía específica alguna.
Fiduciario:	N/A
Calificación:	Moody's de México, S.A. de C.V. asignó la calificación de 'Aa1.mx' en escala nacional, la cual significa que tienen una perspectiva positiva. Los emisores o las emisiones calificadas como Aa1.mx muestran un alto grado en su capacidad de pago, y están sujetas a riesgo crediticio muy bajo con respecto a otros emisores o emisiones en el país. Standard & Poor's, S.A. de C.V. asignó la calificación de 'mxAAA' la cual significa que tienen una perspectiva estable. 'mxAAA' es el grado más alto que otorga Standard & Poor's, S.A. de C.V. en su escala CaVal, mismo que indica que la capacidad de pago, tanto de intereses como del principal, es sustancialmente fuerte con respecto a otros emisores o emisiones en el país.
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:	La presente sección es una breve descripción del régimen fiscal aplicable en México para la adquisición, propiedad y enajenación de instrumentos de deuda, como los Certificados Bursátiles, por parte de personas físicas y morales residentes y no residentes en México. El régimen fiscal vigente podrá ser modificado en el transcurso de la vigencia de los Certificados Bursátiles. (i) personas físicas o morales residentes en México para efectos fiscales, se encuentra sujeta a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente y 21 de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2016, y (ii) a personas físicas o morales residentes en el extranjero, a lo previsto por los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente. Los preceptos citados pueden ser sustituidos en el futuro por otros. EL RÉGIMEN FISCAL PUEDE MODIFICARSE A LO LARGO DE LA VIGENCIA DE LOS CERTIFICADOS BURSÁTILES. ASIMISMO, EL RÉGIMEN FISCAL PUEDE VARIAR DEPENDIENDO DE LAS CARACTERÍSTICAS PARTICULARES DE CADA EMISIÓN DE CERTIFICADOS BURSÁTILES, Y DE LAS CARACTERÍSTICAS PERSONALES DEL BENEFICIARIO EFECTIVO DE LOS INTERESES O RENDIMIENTOS. No se asume la obligación de informar acerca de los cambios en las disposiciones fiscales aplicables a lo largo de la vigencia de los Certificados Bursátiles. Los posibles adquirentes de los Certificados Bursátiles deberán consultar con sus asesores, las consecuencias fiscales resultantes de la compra, el mantenimiento o la venta de los Certificados Bursátiles, incluyendo la aplicación de las reglas específicas respecto de su situación particular.

Políticas:

La Compañía no cambiará su política respecto de la toma de decisiones relativas a cambios de control durante la vigencia del presente Certificado, ni espera que exista un cambio de control.

La política que seguirá la Compañía respecto de reestructuras corporativas será la siguiente: no fusionarse o escindirse (o consolidarse de cualquier otra forma con cualquier tercero), salvo que (i) quede claramente establecido que la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión, asuma las obligaciones de la Compañía conforme a los Certificados Bursátiles, y (ii) dicha fusión o escisión no genere una Causa de Vencimiento Anticipado o cualquier otro evento que, con el transcurso del tiempo o mediante notificación o ambos, se convertirá en una Causa de Vencimiento Anticipado. De igual forma, quedan exceptuadas de esta obligación las fusiones que realice la Compañía con empresas afiliadas o subsidiarias.

La política que seguirá la Compañía en la toma de decisiones sobre activos esenciales será la siguiente: no podrá, directa o indirectamente, transferir, transmitir, vender o enajenar todos o parte de sus activos y bienes que representen más del 25% de sus activos totales consolidados, a menos que se cumpla con las condiciones siguientes (i) que la empresa que reciba los activos sea una entidad existente bajo las leyes de México y que expresamente asuma las obligaciones derivadas de los Certificados Bursátiles, y (ii) que inmediatamente después de la operación, no haya sucedido ni continúe un incumplimiento de las obligaciones bajo los Certificados Bursátiles.

La política que seguirá la Compañía en la toma de decisiones sobre la constitución de gravámenes sobre activos esenciales, será la siguiente: no podrá dar en garantía sus Bienes Restringidos cuando la deuda a garantizar mediante dichos gravámenes más el monto total de la deuda consolidada exceda el 35% de sus activos netos consolidados, a menos que al mismo tiempo en que se constituya dicho gravamen, sean garantizados los Certificados Bursátiles por igual o con preferencia a la deuda garantizada mediante dichos gravámenes.

Clave de Pizarra:	“GAP 17”.
Monto Total de la emisión:	\$1,500,000,000.00 (un mil quinientos millones de Pesos 00/100 M.N.).
No. de series en que se divide la emisión:	N/A
Fecha de emisión:	6 de abril de 2017.
Fecha de vencimiento:	31 de marzo de 2022.
Plazo de la emisión:	1,820 (un mil ochocientos veinte) días.
Intereses y procedimiento del cálculo:	A una tasa de interés bruto anual sobre su valor nominal a una tasa de TIIIE a plazo de 28 días más la adición de 0.49 puntos porcentuales.
Periodicidad en el pago de interés:	Cada 28 días, en aquellos días que se indican conforme al calendario que se indica en el Título.
Subordinación de los títulos:	N/A
Lugar y forma de pago de intereses:	El principal y los intereses ordinarios devengados respecto de los Certificados Bursátiles se pagarán en la Fecha de Vencimiento y en cada una de las fechas de pago de intereses, respectivamente, o en caso que cualquiera de dichas fechas no sea un Día Hábil, en el Día Hábil inmediato siguiente, sin que esto se considere como un incumplimiento, mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, México D.F. Tratándose de intereses moratorios, dichos pagos se realizarán en las oficinas del Representante Común ubicadas en Av. Paseo de la Reforma 284, Piso 9, Col. Juárez, C.P. 06600, México, D.F.
Amortización y amortización anticipada:	El principal de los Certificados Bursátiles será amortizado en una sola exhibición en la fecha de vencimiento, a su valor nominal, contra de la entrega de las constancias emitidas por Indeval o del Título. En el caso que la Fecha de Vencimiento no sea un Día Hábil, el principal de los Certificados Bursátiles deberá ser liquidado el Día Hábil inmediato siguiente, sin que esto sea considerado como un incumplimiento.
Garantía:	Los Certificados Bursátiles serán quirografarios y no contarán con garantía específica alguna.
Fiduciario:	N/A
Calificación:	Moody’s de México, S.A. de C.V. asignó la calificación de ‘Aa1.mx’ en escala nacional, la cual significa que tienen una perspectiva positiva. Los emisores o las emisiones calificadas como Aa1.mx muestran un alto grado en su capacidad de pago, y están sujetas a riesgo crediticio muy bajo con respecto a otros emisores o emisiones en el país. Standard & Poor’s, S.A. de C.V. asignó la calificación de ‘mxAAA’ la cual significa que tienen una perspectiva estable. ‘mxAAA’ es el grado más alto que otorga Standard & Poor’s, S.A. de C.V. en su escala CaVal, mismo que indica que la capacidad de pago, tanto de intereses

como del principal, es sustancialmente fuerte con respecto a otros emisores o emisiones en el país.

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:

La presente sección es una breve descripción del régimen fiscal aplicable en México para la adquisición, propiedad y enajenación de instrumentos de deuda, como los Certificados Bursátiles, por parte de personas físicas y morales residentes y no residentes en México. El régimen fiscal vigente podrá ser modificado en el transcurso de la vigencia de los Certificados Bursátiles. (i) personas físicas o morales residentes en México para efectos fiscales, se encuentra sujeta a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente y 21 de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2017, y (ii) a personas físicas o morales residentes en el extranjero, a lo previsto por los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente. Los preceptos citados pueden ser sustituidos en el futuro por otros. EL RÉGIMEN FISCAL PUEDE MODIFICARSE A LO LARGO DE LA VIGENCIA DE LOS CERTIFICADOS BURSÁTILES. ASIMISMO, EL RÉGIMEN FISCAL PUEDE VARIAR DEPENDIENDO DE LAS CARACTERÍSTICAS PARTICULARES DE CADA EMISIÓN DE CERTIFICADOS BURSÁTILES, Y DE LAS CARACTERÍSTICAS PERSONALES DEL BENEFICIARIO EFECTIVO DE LOS INTERESES O RENDIMIENTOS. No se asume la obligación de informar acerca de los cambios en las disposiciones fiscales aplicables a lo largo de la vigencia de los Certificados Bursátiles. Los posibles adquirentes de los Certificados Bursátiles deberán consultar con sus asesores, las consecuencias fiscales resultantes de la compra, el mantenimiento o la venta de los Certificados Bursátiles, incluyendo la aplicación de las reglas específicas respecto de su situación particular.

Políticas:

La Compañía no cambiará su política respecto de la toma de decisiones relativas a cambios de control durante la vigencia del presente Certificado, ni espera que exista un cambio de control.

La política que seguirá la Compañía respecto de reestructuras corporativas será la siguiente: no fusionarse o escindirse (o consolidarse de cualquier otra forma con cualquier tercero), salvo que (i) quede claramente establecido que la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión, asuma las obligaciones de la Compañía conforme a los Certificados Bursátiles, y (ii) dicha fusión o escisión no genere una Causa de Vencimiento Anticipado o cualquier otro evento que, con el transcurso del tiempo o mediante notificación o ambos, se convertirá en una Causa de Vencimiento Anticipado. De igual forma, quedan exceptuadas de esta obligación las fusiones que realice la Compañía con empresas afiliadas o subsidiarias.

La política que seguirá la Compañía en la toma de decisiones sobre activos esenciales será la siguiente: no podrá, directa o indirectamente, transferir, transmitir, vender o enajenar todos o parte de sus activos y bienes que representen más del 25% de sus activos totales consolidados, a menos que se cumpla con las condiciones siguientes (i) que la empresa que reciba los activos sea una entidad existente bajo las leyes de México y que expresamente asuma las obligaciones derivadas

de los Certificados Bursátiles, y (ii) que inmediatamente después de la operación, no haya sucedido ni continúe un incumplimiento de las obligaciones bajo los Certificados Bursátiles.

La política que seguirá la Compañía en la toma de decisiones sobre la constitución de gravámenes sobre activos esenciales, será la siguiente: no podrá dar en garantía sus Bienes Restringidos cuando la deuda a garantizar mediante dichos gravámenes más el monto total de la deuda consolidada exceda el 35% de sus activos netos consolidados, a menos que al mismo tiempo en que se constituya dicho gravamen, sean garantizados los Certificados Bursátiles por igual o con preferencia a la deuda garantizada mediante dichos gravámenes.

Clave de Pizarra:	“GAP 17-2”.
Monto Total de la emisión:	\$2,300,000,000.00 (dos mil trescientos millones de Pesos 00/100 M.N.)
No. de series en que se divide la emisión:	N/A
Fecha de emisión:	9 de Noviembre de 2017.
Fecha de vencimiento:	3 de noviembre de 2022.
Plazo de la emisión:	1,820 (un mil ochocientos veinte) días.
Intereses y procedimiento del cálculo:	A una tasa de interés bruto anual sobre su valor nominal a una tasa de THIE a plazo de 28 días más la adición de 0.44 puntos porcentuales.
Periodicidad en el pago de interés:	Cada 28 días, en aquellos días que se indican conforme al calendario que se indica en el Título.
Subordinación de los títulos:	N/A
Lugar y forma de pago de intereses:	El principal y los intereses ordinarios devengados respecto de los Certificados Bursátiles se pagarán en la Fecha de Vencimiento y en cada una de las fechas de pago de intereses y/o de principal, según sea el caso, o en caso que cualquiera de dichas fechas no sea un Día Hábil, en el Día Hábil inmediato siguiente, sin que esto se considere como un incumplimiento, mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México. Tratándose de intereses moratorios, dichos pagos se realizarán en las oficinas del Representante Común ubicadas en Av. Paseo de la Reforma 284, Piso 9, Col. Juárez, C.P. 06600, Ciudad de México.
Amortización y amortización anticipada:	El principal de los Certificados Bursátiles será amortizado en una sola exhibición en la fecha de vencimiento, a su valor nominal, contra de la entrega de las constancias emitidas por Indeval o del Título. En el caso que la Fecha de Vencimiento no sea un Día Hábil, el principal de los Certificados Bursátiles deberá ser liquidado el Día Hábil inmediato siguiente, sin que esto sea considerado como un incumplimiento.

Garantía:	Los Certificados Bursátiles serán quirografarios y no contarán con garantía específica alguna.
Fiduciario:	N/A
Calificación:	<p>Moody's de México, S.A. de C.V. asignó la calificación de "A3/Aaa.mx", la cual significa que el Emisor tiene una sólida posición de mercado en el país, muestra la capacidad crediticia más fuerte y la menor probabilidad de pérdida de crédito respecto a otros emisores o emisiones en el país.</p> <p>Standard & Poor's, S.A. de C.V. asignó la calificación de "mxAAA", la cual significa que la deuda calificada tiene el grado más alto que otorga S&P Global Ratings en su escala CaVal e indica que tiene la capacidad de pago del emisor para cumplir con sus compromisos financieros sobre la obligación es extremadamente fuerte en relación con otros emisores en el mercado nacional.</p>
Representante Común:	Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero
Depositario:	S.D. Ineval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.
Régimen Fiscal:	<p>La presente sección es una breve descripción del régimen fiscal aplicable en México para la adquisición, propiedad y enajenación de instrumentos de deuda, como los Certificados Bursátiles, por parte de personas físicas y morales residentes y no residentes en México. El régimen fiscal vigente podrá ser modificado en el transcurso de la vigencia de los Certificados Bursátiles (i) personas físicas o morales residentes en México para efectos fiscales, se encuentra sujeta a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente y 21 de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2017, y (ii) a personas físicas o morales residentes en el extranjero, a lo previsto por los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente. Los preceptos citados pueden ser sustituidos en el futuro por otros. EL RÉGIMEN FISCAL PUEDE MODIFICARSE A LO LARGO DE LA VIGENCIA DE LOS CERTIFICADOS BURSÁTILES. ASIMISMO, EL RÉGIMEN FISCAL PUEDE VARIAR DEPENDIENDO DE LAS CARACTERÍSTICAS PARTICULARES DE CADA EMISIÓN DE CERTIFICADOS BURSÁTILES, Y DE LAS CARACTERÍSTICAS PERSONALES DEL BENEFICIARIO EFECTIVO DE LOS INTERESES O RENDIMIENTOS. No se asume la obligación de informar acerca de los cambios en las disposiciones fiscales aplicables a lo largo de la vigencia de los Certificados Bursátiles. Los posibles adquirentes de los Certificados Bursátiles deberán consultar con sus asesores, las consecuencias fiscales resultantes de la compra, el mantenimiento o la venta de los Certificados Bursátiles, incluyendo la aplicación de las reglas específicas respecto de su situación particular.</p>
Políticas:	<p>La Compañía no cambiará su política respecto de la toma de decisiones relativas a cambios de control durante la vigencia del presente Certificado, ni espera que exista un cambio de control.</p> <p>La política que seguirá la Compañía respecto de reestructuras corporativas será la siguiente: no fusionarse o escindirse (o consolidarse de cualquier otra forma con cualquier tercero), salvo que (i) quede claramente establecido que la sociedad o entidad que resulte de la</p>

fusión o escisión, asuma las obligaciones de la Compañía conforme a los Certificados Bursátiles, y (ii) dicha fusión o escisión no genere una Causa de Vencimiento Anticipado o cualquier otro evento que, con el transcurso del tiempo o mediante notificación o ambos, se convertirá en una Causa de Vencimiento Anticipado. De igual forma, quedan exceptuadas de esta obligación las fusiones que realice la Compañía con empresas afiliadas o subsidiarias.

La política que seguirá la Compañía en la toma de decisiones sobre activos esenciales será la siguiente: no podrá, directa o indirectamente, transferir, transmitir, vender o enajenar todos o parte de sus activos y bienes que representen más del 25% de sus activos totales consolidados, a menos que se cumpla con las condiciones siguientes (i) que la empresa que reciba los activos sea una entidad existente bajo las leyes de México y que expresamente asuma las obligaciones derivadas de los Certificados Bursátiles, y (ii) que inmediatamente después de la operación, no haya sucedido ni continúe un incumplimiento de las obligaciones bajo los Certificados Bursátiles.

La política que seguirá la Compañía en la toma de decisiones sobre la constitución de gravámenes sobre activos esenciales, será la siguiente: no podrá dar en garantía sus Bienes Restringidos cuando la deuda a garantizar mediante dichos gravámenes más el monto total de la deuda consolidada exceda el 35% de sus activos netos consolidados, a menos que al mismo tiempo en que se constituya dicho gravamen, sean garantizados los Certificados Bursátiles por igual o con preferencia a la deuda garantizada mediante dichos gravámenes.

Clave de Pizarra:

“GAP 19”.

Monto Total de la emisión:	\$3,000,000,000.00 (tres mil millones de Pesos 00/100 M.N.)
No. de series en que se divide la emisión:	N/A
Fecha de emisión:	29 de marzo de 2019.
Fecha de vencimiento:	22 de marzo de 2024.
Plazo de la emisión:	1,820 (un mil ochocientos veinte) días.
Intereses y procedimiento del cálculo:	A una tasa de interés bruto anual sobre su valor nominal a una tasa de TIIE a plazo de 28 días más la adición de 0.45 puntos porcentuales.
Periodicidad en el pago de interés:	Cada 28 días, en aquellos días que se indican conforme al calendario que se indica en el Título.
Subordinación de los títulos:	N/A
Lugar y forma de pago de intereses:	El principal y los intereses ordinarios devengados respecto de los Certificados Bursátiles se pagarán en la Fecha de Vencimiento y en cada una de las fechas de pago de intereses y/o de principal, según sea el caso, o en caso que cualquiera de dichas fechas no sea un Día Hábil, en el Día Hábil inmediato siguiente, sin que esto se considere como un incumplimiento, mediante transferencia electrónica de fondos, a través

de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México. Tratándose de intereses moratorios, dichos pagos se realizarán en las oficinas del Representante Común ubicadas en Av. Paseo de la Reforma 284, Piso 9, Col. Juárez, C.P. 06600, Ciudad de México.

Amortización y amortización anticipada:

El principal de los Certificados Bursátiles será amortizado en una sola exhibición en la fecha de vencimiento, a su valor nominal, contra de la entrega de las constancias emitidas por Indeval o del Título. En el caso que la Fecha de Vencimiento no sea un Día Hábil, el principal de los Certificados Bursátiles deberá ser liquidado el Día Hábil inmediato siguiente, sin que esto sea considerado como un incumplimiento.

Garantía:

Los Certificados Bursátiles serán quirografarios y no contarán con garantía específica alguna.

Fiduciario:

N/A

Calificación:

Moody's de México, S.A. de C.V. asignó la calificación de "A3/Aaa.mx", la cual significa que el Emisor tiene una sólida posición de mercado en el país, muestra la capacidad crediticia más fuerte y la menor probabilidad de pérdida de crédito respecto a otros emisores o emisiones en el país.
Standard & Poor's, S.A. de C.V. asignó la calificación de "mxAAA", la cual significa que la deuda calificada tiene el grado más alto que otorga S&P Global Ratings en su escala CaVal e indica que tiene la capacidad de pago del emisor para cumplir con sus compromisos financieros sobre la obligación es extremadamente fuerte en relación con otros emisores en el mercado nacional.

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:

La presente sección es una breve descripción del régimen fiscal aplicable en México para la adquisición, propiedad y enajenación de instrumentos de deuda, como los Certificados Bursátiles, por parte de personas físicas y morales residentes y no residentes en México. El régimen fiscal vigente podrá ser modificado en el transcurso de la vigencia de los Certificados Bursátiles (i) personas físicas o morales residentes en México para efectos fiscales, se encuentra sujeta a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente y 21 de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2019, y (ii) a personas físicas o morales residentes en el extranjero, a lo previsto por los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente. Los preceptos citados pueden ser sustituidos en el futuro por otros. EL RÉGIMEN FISCAL PUEDE MODIFICARSE A LO LARGO DE LA VIGENCIA DE LOS CERTIFICADOS BURSÁTILES. ASIMISMO, EL RÉGIMEN FISCAL PUEDE VARIAR DEPENDIENDO DE LAS CARACTERÍSTICAS PARTICULARES DE CADA EMISIÓN DE CERTIFICADOS BURSÁTILES, Y DE LAS CARACTERÍSTICAS PERSONALES DEL BENEFICIARIO EFECTIVO DE LOS INTERESES O RENDIMIENTOS. No se asume la obligación de informar acerca de los cambios en las disposiciones fiscales aplicables a lo largo de la vigencia de los Certificados Bursátiles. Los posibles

adquirentes de los Certificados Bursátiles deberán consultar con sus asesores, las consecuencias fiscales resultantes de la compra, el mantenimiento o la venta de los Certificados Bursátiles, incluyendo la aplicación de las reglas específicas respecto de su situación particular.

Políticas:

La Compañía no cambiará su política respecto de la toma de decisiones relativas a cambios de control durante la vigencia del presente Certificado, ni espera que exista un cambio de control.

La política que seguirá la Compañía respecto de reestructuras corporativas será la siguiente: no fusionarse o escindirse (o consolidarse de cualquier otra forma con cualquier tercero), salvo que (i) quede claramente establecido que la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión, asuma las obligaciones de la Compañía conforme a los Certificados Bursátiles, y (ii) dicha fusión o escisión no genere una Causa de Vencimiento Anticipado o cualquier otro evento que, con el transcurso del tiempo o mediante notificación o ambos, se convertirá en una Causa de Vencimiento Anticipado. De igual forma, quedan exceptuadas de esta obligación las fusiones que realice la Compañía con empresas afiliadas o subsidiarias.

La política que seguirá la Compañía en la toma de decisiones sobre activos esenciales será la siguiente: no podrá, directa o indirectamente, transferir, transmitir, vender o enajenar todos o parte de sus activos y bienes que representen más del 25% de sus activos totales consolidados, a menos que se cumpla con las condiciones siguientes (i) que la empresa que reciba los activos sea una entidad existente bajo las leyes de México y que expresamente asuma las obligaciones derivadas de los Certificados Bursátiles, y (ii) que inmediatamente después de la operación, no haya sucedido ni continúe un incumplimiento de las obligaciones bajo los Certificados Bursátiles.

La política que seguirá la Compañía en la toma de decisiones sobre la constitución de gravámenes sobre activos esenciales, será la siguiente: no podrá dar en garantía sus Bienes Restringidos cuando la deuda a garantizar mediante dichos gravámenes más el monto total de la deuda consolidada exceda el 35% de sus activos netos consolidados, a menos que al mismo tiempo en que se constituya dicho gravamen, sean garantizados los Certificados Bursátiles por igual o con preferencia a la deuda garantizada mediante dichos gravámenes.

Clave de Pizarra:	“GAP 20”.
Monto Total de la emisión:	\$3,000,000,000.00 (tres mil millones de Pesos 00/100 M.N.)
No. de series en que se divide la emisión:	N/A
Fecha de emisión:	13 de febrero de 2020.
Fecha de vencimiento:	13 de febrero de 2025.
Plazo de la emisión:	1,820 (un mil ochocientos veinte) días.
Intereses y procedimiento del cálculo:	A una tasa de interés bruto anual sobre su valor nominal a una tasa de TIIIE a plazo de 28 días más la adición de 0.17 puntos porcentuales.
Periodicidad en el pago de interés:	Cada 28 días, en aquellos días que se indican conforme al calendario que se indica en el Título.
Subordinación de los títulos:	N/A
Lugar y forma de pago de intereses:	El principal y los intereses ordinarios devengados respecto de los Certificados Bursátiles se pagarán en la Fecha de Vencimiento y en cada una de las fechas de pago de intereses y/o de principal, según sea el caso, o en caso que cualquiera de dichas fechas no sea un Día Hábil, en el Día Hábil inmediato siguiente, sin que esto se considere como un incumplimiento, mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México. Tratándose de intereses moratorios, dichos pagos se realizarán en las oficinas del Representante Común ubicadas en Av. Paseo de la Reforma 284, Piso 9, Col. Juárez, C.P. 06600, Ciudad de México.
Amortización y amortización anticipada:	El principal de los Certificados Bursátiles será amortizado en una sola exhibición en la fecha de vencimiento, a su valor nominal, contra de la entrega de las constancias emitidas por Indeval o del Título. En el caso que la Fecha de Vencimiento no sea un Día Hábil, el principal de los Certificados Bursátiles deberá ser liquidado el Día Hábil inmediato siguiente, sin que esto sea considerado como un incumplimiento.
Garantía:	Los Certificados Bursátiles serán quirografarios y no contarán con garantía específica alguna.
Fiduciario:	N/A
Calificación:	Moody’s de México, S.A. de C.V. asignó la calificación de “A3/Aaa.mx”, la cual significa que el Emisor tiene una sólida posición de mercado en el país, muestra la capacidad crediticia más fuerte y la menor probabilidad de pérdida de crédito respecto a otros emisores o emisiones en el país. Standard & Poor’s, S.A. de C.V. asignó la calificación de “mxAAA”, la cual significa que la deuda calificada tiene el grado más alto que otorga S&P Global Ratings en su escala CaVal e indica que tiene la capacidad

de pago del emisor para cumplir con sus compromisos financieros sobre la obligación es extremadamente fuerte en relación con otros emisores en el mercado nacional.

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:

La presente sección es una breve descripción del régimen fiscal aplicable en México para la adquisición, propiedad y enajenación de instrumentos de deuda, como los Certificados Bursátiles, por parte de personas físicas y morales residentes y no residentes en México. El régimen fiscal vigente podrá ser modificado en el transcurso de la vigencia de los Certificados Bursátiles (i) personas físicas o morales residentes en México para efectos fiscales, se encuentra sujeta a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente y 21 de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2020, y (ii) a personas físicas o morales residentes en el extranjero, a lo previsto por los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente. Los preceptos citados pueden ser sustituidos en el futuro por otros. EL RÉGIMEN FISCAL PUEDE MODIFICARSE A LO LARGO DE LA VIGENCIA DE LOS CERTIFICADOS BURSÁTILES. ASIMISMO, EL RÉGIMEN FISCAL PUEDE VARIAR DEPENDIENDO DE LAS CARACTERÍSTICAS PARTICULARES DE CADA EMISIÓN DE CERTIFICADOS BURSÁTILES, Y DE LAS CARACTERÍSTICAS PERSONALES DEL BENEFICIARIO EFECTIVO DE LOS INTERESES O RENDIMIENTOS. No se asume la obligación de informar acerca de los cambios en las disposiciones fiscales aplicables a lo largo de la vigencia de los Certificados Bursátiles. Los posibles adquirentes de los Certificados Bursátiles deberán consultar con sus asesores, las consecuencias fiscales resultantes de la compra, el mantenimiento o la venta de los Certificados Bursátiles, incluyendo la aplicación de las reglas específicas respecto de su situación particular.

Políticas:

La Compañía no cambiará su política respecto de la toma de decisiones relativas a cambios de control durante la vigencia del presente Certificado, ni espera que exista un cambio de control.

La política que seguirá la Compañía respecto de reestructuras corporativas será la siguiente: no fusionarse o escindirse (o consolidarse de cualquier otra forma con cualquier tercero), salvo que (i) quede claramente establecido que la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión, asuma las obligaciones de la Compañía conforme a los Certificados Bursátiles, y (ii) dicha fusión o escisión no genere una Causa de Vencimiento Anticipado o cualquier otro evento que, con el transcurso del tiempo o mediante notificación o ambos, se convertirá en una Causa de Vencimiento Anticipado. De igual forma, quedan exceptuadas de esta obligación las fusiones que realice la Compañía con empresas afiliadas o subsidiarias.

La política que seguirá la Compañía en la toma de decisiones sobre activos esenciales será la siguiente: no podrá, directa o indirectamente, transferir, transmitir, vender o enajenar todos o parte de sus activos y bienes que representen más del 25% de sus activos totales

consolidados, a menos que se cumpla con las condiciones siguientes (i) que la empresa que reciba los activos sea una entidad existente bajo las leyes de México y que expresamente asuma las obligaciones derivadas de los Certificados Bursátiles, y (ii) que inmediatamente después de la operación, no haya sucedido ni continúe un incumplimiento de las obligaciones bajo los Certificados Bursátiles.

La política que seguirá la Compañía en la toma de decisiones sobre la constitución de gravámenes sobre activos esenciales, será la siguiente: no podrá dar en garantía sus Bienes Restringidos cuando la deuda a garantizar mediante dichos gravámenes más el monto total de la deuda consolidada exceda el 35% de sus activos netos consolidados, a menos que al mismo tiempo en que se constituya dicho gravamen, sean garantizados los Certificados Bursátiles por igual o con preferencia a la deuda garantizada mediante dichos gravámenes.

Clave de Pizarra:	“GAP 20 -2”.
Monto Total de la emisión:	\$602,000,000.00 (seiscientos dos mil millones de Pesos 00/100 M.N.)
No. de series en que se divide la emisión:	N/A
Fecha de emisión:	23 de junio de 2020.
Fecha de vencimiento:	22 de junio de 2023.
Plazo de la emisión:	1,092 (un mil noventa y dos) días.
Intereses y procedimiento del cálculo:	A una tasa de interés bruto anual sobre su valor nominal a una tasa de THIE a plazo de 28 días más la adición de 0.85 puntos porcentuales.
Periodicidad en el pago de interés:	Cada 28 días, en aquellos días que se indican conforme al calendario que se indica en el Título.
Subordinación de los títulos:	N/A
Lugar y forma de pago de intereses:	El principal y los intereses ordinarios devengados respecto de los Certificados Bursátiles se pagarán en la Fecha de Vencimiento y en cada una de las fechas de pago de intereses y/o de principal, según sea el caso, o en caso que cualquiera de dichas fechas no sea un Día Hábil, en el Día Hábil inmediato siguiente, sin que esto se considere como un incumplimiento, mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México. Tratándose de intereses moratorios, dichos pagos se realizarán en las oficinas del Representante Común ubicadas en Av. Paseo de la Reforma 284, Piso 9, Col. Juárez, C.P. 06600, Ciudad de México.
Amortización y amortización anticipada:	El principal de los Certificados Bursátiles será amortizado en una sola exhibición en la fecha de vencimiento, a su valor nominal, contra de la entrega de las constancias emitidas por Indeval o del Título. En el caso que la Fecha de Vencimiento no sea un Día Hábil, el principal de los

Certificados Bursátiles deberá ser liquidado el Día Hábil inmediato siguiente, sin que esto sea considerado como un incumplimiento.

Garantía:	Los Certificados Bursátiles serán quirografarios y no contarán con garantía específica alguna.
Fiduciario:	N/A
Calificación:	<p>Moody's de México, S.A. de C.V. asignó la calificación de "A3/Aaa.mx", la cual significa que el Emisor tiene una sólida posición de mercado en el país, muestra la capacidad crediticia más fuerte y la menor probabilidad de pérdida de crédito respecto a otros emisores o emisiones en el país.</p> <p>Standard & Poor's, S.A. de C.V. asignó la calificación de "mxAAA", la cual significa que la deuda calificada tiene el grado más alto que otorga S&P Global Ratings en su escala CaVal e indica que tiene la capacidad de pago del emisor para cumplir con sus compromisos financieros sobre la obligación es extremadamente fuerte en relación con otros emisores en el mercado nacional.</p>
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:	<p>La presente sección es una breve descripción del régimen fiscal aplicable en México para la adquisición, propiedad y enajenación de instrumentos de deuda, como los Certificados Bursátiles, por parte de personas físicas y morales residentes y no residentes en México. El régimen fiscal vigente podrá ser modificado en el transcurso de la vigencia de los Certificados Bursátiles (i) personas físicas o morales residentes en México para efectos fiscales, se encuentra sujeta a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente y 21 de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2020, y (ii) a personas físicas o morales residentes en el extranjero, a lo previsto por los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente. Los preceptos citados pueden ser sustituidos en el futuro por otros. EL RÉGIMEN FISCAL PUEDE MODIFICARSE A LO LARGO DE LA VIGENCIA DE LOS CERTIFICADOS BURSÁTILES. ASIMISMO, EL RÉGIMEN FISCAL PUEDE VARIAR DEPENDIENDO DE LAS CARACTERÍSTICAS PARTICULARES DE CADA EMISIÓN DE CERTIFICADOS BURSÁTILES, Y DE LAS CARACTERÍSTICAS PERSONALES DEL BENEFICIARIO EFECTIVO DE LOS INTERESES O RENDIMIENTOS. No se asume la obligación de informar acerca de los cambios en las disposiciones fiscales aplicables a lo largo de la vigencia de los Certificados Bursátiles. Los posibles adquirentes de los Certificados Bursátiles deberán consultar con sus asesores, las consecuencias fiscales resultantes de la compra, el mantenimiento o la venta de los Certificados Bursátiles, incluyendo la aplicación de las reglas específicas respecto de su situación particular.</p>
Políticas:	La Compañía no cambiará su política respecto de la toma de decisiones relativas a cambios de control durante la vigencia del presente Certificado, ni espera que exista un cambio de control.

La política que seguirá la Compañía respecto de reestructuras corporativas será la siguiente: no fusionarse o escindirse (o consolidarse de cualquier otra forma con cualquier tercero), salvo que (i) quede claramente establecido que la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión, asuma las obligaciones de la Compañía conforme a los Certificados Bursátiles, y (ii) dicha fusión o escisión no genere una Causa de Vencimiento Anticipado o cualquier otro evento que, con el transcurso del tiempo o mediante notificación o ambos, se convertirá en una Causa de Vencimiento Anticipado. De igual forma, quedan exceptuadas de esta obligación las fusiones que realice la Compañía con empresas afiliadas o subsidiarias.

La política que seguirá la Compañía en la toma de decisiones sobre activos esenciales será la siguiente: no podrá, directa o indirectamente, transferir, transmitir, vender o enajenar todos o parte de sus activos y bienes que representen más del 25% de sus activos totales consolidados, a menos que se cumpla con las condiciones siguientes (i) que la empresa que reciba los activos sea una entidad existente bajo las leyes de México y que expresamente asuma las obligaciones derivadas de los Certificados Bursátiles, y (ii) que inmediatamente después de la operación, no haya sucedido ni continúe un incumplimiento de las obligaciones bajo los Certificados Bursátiles.

La política que seguirá la Compañía en la toma de decisiones sobre la constitución de gravámenes sobre activos esenciales, será la siguiente: no podrá dar en garantía sus Bienes Restringidos cuando la deuda a garantizar mediante dichos gravámenes más el monto total de la deuda consolidada exceda el 35% de sus activos netos consolidados, a menos que al mismo tiempo en que se constituya dicho gravamen, sean garantizados los Certificados Bursátiles por igual o con preferencia a la deuda garantizada mediante dichos gravámenes.

Clave de Pizarra:	“GAP 20-3”.
Monto Total de la emisión:	\$3,598,000,000.00 (tres mil quinientos noventa y ocho millones de Pesos 00/100 M.N.)
No. de series en que se divide la emisión:	N/A
Fecha de emisión:	23 de junio de 2020.
Fecha de vencimiento:	17 de junio de 2027.
Plazo de la emisión:	2,548 (dos mil quinientos cuarenta y ocho) días.
Intereses y procedimiento del cálculo:	A una tasa de interés bruto anual sobre su valor nominal a una tasa fija de 8.14%.
Periodicidad en el pago de interés:	Cada 182 días, en aquellos días que se indican conforme al calendario que se indica en el Título.
Subordinación de los títulos:	N/A

Lugar y forma de pago de intereses:	El principal y los intereses ordinarios devengados respecto de los Certificados Bursátiles se pagarán en la Fecha de Vencimiento y en cada una de las fechas de pago de intereses y/o de principal, según sea el caso, o en caso que cualquiera de dichas fechas no sea un Día Hábil, en el Día Hábil inmediato siguiente, sin que esto se considere como un incumplimiento, mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México. Tratándose de intereses moratorios, dichos pagos se realizarán en las oficinas del Representante Común ubicadas en Av. Paseo de la Reforma 284, Piso 9, Col. Juárez, C.P. 06600, Ciudad de México.
Amortización y amortización anticipada:	El principal de los Certificados Bursátiles será amortizado en una sola exhibición en la fecha de vencimiento, a su valor nominal, contra de la entrega de las constancias emitidas por Indeval o del Título. En el caso que la Fecha de Vencimiento no sea un Día Hábil, el principal de los Certificados Bursátiles deberá ser liquidado el Día Hábil inmediato siguiente, sin que esto sea considerado como un incumplimiento.
Garantía:	Los Certificados Bursátiles serán quirografarios y no contarán con garantía específica alguna.
Fiduciario:	N/A
Calificación:	Moody's de México, S.A. de C.V. asignó la calificación de "A3/Aaa.mx", la cual significa que el Emisor tiene una sólida posición de mercado en el país, muestra la capacidad crediticia más fuerte y la menor probabilidad de pérdida de crédito respecto a otros emisores o emisiones en el país. Standard & Poor's, S.A. de C.V. asignó la calificación de "mxAAA", la cual significa que la deuda calificada tiene el grado más alto que otorga S&P Global Ratings en su escala CaVal e indica que tiene la capacidad de pago del emisor para cumplir con sus compromisos financieros sobre la obligación es extremadamente fuerte en relación con otros emisores en el mercado nacional.
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:	La presente sección es una breve descripción del régimen fiscal aplicable en México para la adquisición, propiedad y enajenación de instrumentos de deuda, como los Certificados Bursátiles, por parte de personas físicas y morales residentes y no residentes en México. El régimen fiscal vigente podrá ser modificado en el transcurso de la vigencia de los Certificados Bursátiles (i) personas físicas o morales residentes en México para efectos fiscales, se encuentra sujeta a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente y 21 de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2020, y (ii) a personas físicas o morales residentes en el extranjero, a lo previsto por los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente. Los preceptos citados pueden ser sustituidos en el futuro por otros. EL RÉGIMEN FISCAL PUEDE MODIFICARSE A LO LARGO DE LA VIGENCIA DE LOS CERTIFICADOS BURSÁTILES. ASIMISMO,

EL RÉGIMEN FISCAL PUEDE VARIAR DEPENDIENDO DE LAS CARACTERÍSTICAS PARTICULARES DE CADA EMISIÓN DE CERTIFICADOS BURSÁTILES, Y DE LAS CARACTERÍSTICAS PERSONALES DEL BENEFICIARIO EFECTIVO DE LOS INTERESES O RENDIMIENTOS. No se asume la obligación de informar acerca de los cambios en las disposiciones fiscales aplicables a lo largo de la vigencia de los Certificados Bursátiles. Los posibles adquirentes de los Certificados Bursátiles deberán consultar con sus asesores, las consecuencias fiscales resultantes de la compra, el mantenimiento o la venta de los Certificados Bursátiles, incluyendo la aplicación de las reglas específicas respecto de su situación particular.

Políticas:

La Compañía no cambiará su política respecto de la toma de decisiones relativas a cambios de control durante la vigencia del presente Certificado, ni espera que exista un cambio de control.

La política que seguirá la Compañía respecto de reestructuras corporativas será la siguiente: no fusionarse o escindirse (o consolidarse de cualquier otra forma con cualquier tercero), salvo que (i) quede claramente establecido que la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión, asuma las obligaciones de la Compañía conforme a los Certificados Bursátiles, y (ii) dicha fusión o escisión no genere una Causa de Vencimiento Anticipado o cualquier otro evento que, con el transcurso del tiempo o mediante notificación o ambos, se convertirá en una Causa de Vencimiento Anticipado. De igual forma, quedan exceptuadas de esta obligación las fusiones que realice la Compañía con empresas afiliadas o subsidiarias.

La política que seguirá la Compañía en la toma de decisiones sobre activos esenciales será la siguiente: no podrá, directa o indirectamente, transferir, transmitir, vender o enajenar todos o parte de sus activos y bienes que representen más del 25% de sus activos totales consolidados, a menos que se cumpla con las condiciones siguientes (i) que la empresa que reciba los activos sea una entidad existente bajo las leyes de México y que expresamente asuma las obligaciones derivadas de los Certificados Bursátiles, y (ii) que inmediatamente después de la operación, no haya sucedido ni continúe un incumplimiento de las obligaciones bajo los Certificados Bursátiles.

La política que seguirá la Compañía en la toma de decisiones sobre la constitución de gravámenes sobre activos esenciales, será la siguiente: no podrá dar en garantía sus Bienes Restringidos cuando la deuda a garantizar mediante dichos gravámenes más el monto total de la deuda consolidada exceda el 35% de sus activos netos consolidados, a menos que al mismo tiempo en que se constituya dicho gravamen, sean garantizados los Certificados Bursátiles por igual o con preferencia a la deuda garantizada mediante dichos gravámenes.

ÍNDICE

I. INFORMACIÓN GENERAL		Página
1a.	Glosario de Términos y Definiciones	1
1b.	Resumen Ejecutivo	8
1c.	Factores de Riesgo	12
1c.1.	Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con las Operaciones de GAP	12
1c.2.	Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con el Marco Regulatorio Aplicable a GAP	26
1c.3.	Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con los Accionistas de GAP	34
1c.4.	Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con México	37
1c.5.	Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con Jamaica	41
1c.6.	Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con la Estructura societaria, las Acciones y los Mercados de Valores	43
1d.	Otros Valores.	44
1e.	Cambios Significativos a los Derechos de Valores Inscritos en el Registro	45
1f.	Destino de los fondos	46
1g.	Documentos de Carácter Público	47
II. LA EMISORA		
2a.	Historia y Desarrollo de la Emisora	48
2a.1.	Eventos Recientes	58
2b.	Descripción del Negocio	61
2b.1.	Actividad Principal	64
2b.1.1	Servicios Aeronáuticos	64
2b.1.2	Servicios No Aeronáuticos	71
2b.1.3	Servicios por Adiciones a Bienes Concesionados	76
2b.2	Canales de distribución: Los Aeropuertos mexicanos de GAP	77
2b.2.1	Aeropuertos de México y Jamaica	77
2b.2.2	Otras Subsidiarias de GAP	94
2b.3	Patentes, Licencias, Marcas y Otros Contratos	96
2b.3.1	Marcas y Patentes en México	96
2b.3.2	Licencias y Otros Contratos	97
2b.4	Principales Clientes	98
2b.5	Legislación Aplicable y Situación Tributaria	100
2b.6	Recursos Humanos	126
2b.7	Desempeño Ambiental	131
2b.8	Información de Mercado	133
2b.9	Estructura Corporativa	135
2b.10	Descripción de los Principales Activos	136
2b.11	Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales	139
2b.12	Acciones Representativas del Capital Social	143
2b.13	Dividendos	144
2b.14	Impuestos sobre Disposición de Acciones o ADSs.	148
III. INFORMACIÓN FINANCIERA		
3a.	Información Financiera Seleccionada	150
3b.	Información Financiera por Línea de Negocio y Zona Geográfica	153
3c.	Informe de Créditos Relevantes	161
3d.	Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Compañía	167

	3d.1.	Resultados de Operación	167
	3d.2.	Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital	191
	3d.3.	Control Interno	197
	3e.	Estimaciones, Provisiones o Reservas Contables Críticas	202
IV.		ADMINISTRACIÓN	
	4a.	Audidores Externos	209
	4b.	Operaciones con Partes Relacionadas y Conflictos de Intereses	209
	4c.	Administradores y Accionistas	213
	4c.1.	Consejo de Administración	213
	4c.2.	Principales Funcionarios	216
	4c.3.	Vigilancia y Comités	218
	4c.4.	Principales Accionistas	221
	4d.	Estatutos Sociales y Otros Convenios	222
V.		MERCADO DE CAPITALES	
	5a.	Estructura Accionaria	231
	5b.	Comportamiento de la Acción en el Mercado de Valores	232
	5c.	Formador de Mercado	233
VI.		PERSONAS RESPONSABLES	234
VII.		ANEXOS	235
	A.	Estados Financieros Consolidados e Informe de los Auditores Independientes al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020	
	B.	Opiniones del Comité de Auditoría 2018, 2019 y 2020	

I. INFORMACIÓN GENERAL.

a. GLOSARIO DE TÉRMINOS Y DEFINICIONES.

“AAJ”	significa Autoridad Aeroportuaria de Jamaica.
“ABERTIS”	significa Abertis Infraestructuras, S.A., corporación española que gestiona infraestructuras de autopistas, telecomunicaciones y aeropuertos.
“AENA”	significa una entidad pública española denominada Aena Aeropuertos, S.A., una subsidiaria de Grupo Aena, quien es el principal operador de aeropuertos en España.
“AENA Internacional”	significa Aena Desarrollo Internacional, S.A. (anteriormente denominada Aena Servicios Aeronáuticos, S.A.) empresa subsidiaria de Aena Aeropuertos, S.A., una subsidiaria de Grupo Aena, Socio Operador, tenedor del 33.33% de las acciones de Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. a la fecha de elaboración de este reporte.
“Acciones”	significa las 476,850,000 acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, de la Serie “B”, representativas del 85% del capital social de GAP y las 84,150,000 acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, de la Serie “BB”, representativas del 15% del capital social de GAP.
“Accionista Vendedor”	significa el fideicomiso No. 5118-4 constituido el 24 de agosto de 1999 en Nacional Financiera, S.N.C., en su calidad de fideicomitente y fiduciario.
“ADSs”	significa American Depositary Shares que representa 10 acciones Serie “B” de GAP que cotizan actualmente en el NYSE (10 acciones = 1 ADS).
“Aeroméxico”	significa Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., operadora de las líneas aéreas “Aeroméxico” y “Aeroméxico Connect”.
“Aeropuertos mexicanos”	significa los doce (12) aeropuertos que opera GAP en la región del Pacífico, incluyendo Aeropuerto Internacional de Guadalajara, Aeropuerto Internacional de Tijuana, Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta, Aeropuerto Internacional de Los Cabos, Aeropuerto Internacional de Hermosillo, Aeropuerto Internacional de Guanajuato, Aeropuerto Internacional de Morelia, Aeropuerto Internacional de La Paz, Aeropuerto Internacional de Mexicali, Aeropuerto Internacional de Los Mochis, Aeropuerto Internacional de Aguascalientes y Aeropuerto Internacional de Manzanillo.
“Aeropuertos”	significa los catorce (14) aeropuertos que opera GAP: doce (12) en la región del Pacífico de México, incluyendo Aeropuerto Internacional de Guadalajara, Aeropuerto Internacional de Tijuana, Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta, Aeropuerto Internacional de Los Cabos, Aeropuerto Internacional de Hermosillo, Aeropuerto Internacional de Guanajuato, Aeropuerto Internacional de Morelia, Aeropuerto Internacional de La Paz, Aeropuerto Internacional de Mexicali, Aeropuerto Internacional de Los Mochis, Aeropuerto Internacional de Aguascalientes y Aeropuerto Internacional de Manzanillo y dos aeropuertos en Jamaica: Aeropuerto Internacional de Montego Bay y Aeropuerto Internacional de Kingston, éste último a partir de octubre de 2019.
“Aeropuerto de Montego Bay”	significa Aeropuerto Internacional de Montego Bay / Aeropuerto Internacional Sangster

“Aeropuerto de Kingston”	significa Aeropuerto Internacional de Kingston/ Aeropuerto Internacional Norman Manley
“AFAC”	significa Agencia Federal de Aviación Civil (antes Dirección General de Aeronáutica Civil “DGAC”)
“AMP”	significa Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V.
“ASA”	significa Aeropuertos y Servicios Auxiliares.
“Bancomext”	significa el Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C.
“BIVA”	significa Bolsa Institucional de Valores, S.A. de C.V.
“BMV”	significa la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.
“CANAERO”	significa la Cámara Nacional del Aerotransporte.
“CBX”	significa puente binacional Cross Border Xpress
“CETES”	significa Certificados de la Tesorería de la Federación.
“CMA”	significa Controladora Mexicana de Aeropuertos, S.A. de C.V.
“CNBV”	significa la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
“CONAPO”	significa el Consejo Nacional de Población.
“Concesionaria”	significa cada una de las 12 subsidiarias de GAP que cuenta con una Concesión para operar uno de los aeropuertos.
“Concesiones”	significa conjuntamente las doce concesiones otorgadas a las Concesionarias por el Gobierno Federal, a través de la Secretaría, para operar y explotar los aeropuertos.
“Contrato de Asistencia Técnica”	significa el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología firmado el 25 de agosto de 1999 entre GAP y cada una de sus subsidiarias y AMP para recibir de parte de este último asistencia técnica y transferencia de tecnología necesaria para la operación de los aeropuertos asignados, a cambio de una contraprestación. Este contrato además del Contrato de Participación y los estatutos sociales de GAP, también fija los derechos de AMP respecto de la administración de la Compañía y sus subsidiarias.
“Contrato de Compra Venta”	significa el contrato de compra venta celebrado el 25 de agosto de 1999, entre la SCT y AMP para la adquisición por parte de AMP del 15% del capital social de GAP.
“Contrato de Participación”	significa el Contrato de Participación y sus anexos celebrado el 25 de agosto de 1999, entre la SCT, NAFIN, GAP, las Subsidiarias de GAP y el Socio Estratégico, entre otros, para establecer el marco de operación de GAP.
“Contrato de Opción”	significa el contrato de opción mediante el cual AMP tiene el derecho de suscribir hasta un 5% de nuevas acciones Serie “B” (actualmente en la tesorería de GAP) en tres etapas suscribiendo el 2%, 2% y 1% del capital social en cada fecha de ejercicio, a un precio por acción de U.S.\$3.1245397290836 más una actualización a una tasa anual del 5% a partir del 25 de agosto de 1999.

“Contrato entre Accionistas”	significa el contrato entre accionistas suscrito el 25 de agosto de 1999 entre AMP y NAFIN, mediante el cual se establecieron ciertos derechos y obligaciones recíprocas entre el Gobierno Federal y el Socio Estratégico incluyendo la opción del Socio Estratégico para adquirir hasta un 5% adicional del capital social de GAP en términos del Contrato de Opción.
“DCA”	significa Desarrollo de Concesiones Aeroportuarias, S.L. subsidiaria de GAP, controladora de MBJ.
“Dólar” o “U.S.\$”	significa dólares de los Estados Unidos de América.
“Estados Financieros”	significa los Estados Financieros consolidados y auditados de GAP, y por los años terminados al 31 de diciembre de 2020, 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2018.
“E.U.A.”, o “Estados Unidos”	significa los Estados Unidos de América.
“FAA”	Significa Autoridad Federal de Aviación en los Estados Unidos, (FAA, por sus siglas en inglés).
“FBO”	significa una Terminal de aviación general (no de aerolíneas comerciales) por sus siglas en inglés “ <i>Fixed Base Operations</i> ”.
“GAP” o la “Compañía” o la “Emisora”	significa cualesquiera de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V., así como a Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. conjuntamente con sus Subsidiarias.
“Gobierno Federal”	significa el poder ejecutivo de México, encargado de la administración y control de la condición política a nivel Federal.
“Hub”	significa un aeropuerto que funciona como centro de distribución de vuelos mediante la conexión de los mismos con el propósito de llegar a un mayor número de destinos finales.
“IASB”	significa Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB, por sus siglas en inglés).
“IATA”	significa Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés)
“IFRIC”	significa Interpretación de las Normas Internacionales de Información Financiera.
“IFRS”	significa Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS, por sus siglas en inglés), emitidas por el IASB.
“IFC”	significa Corporación Financiera Internacional (IFC por sus siglas en inglés)
“IMPAC”	significa el Impuesto al Activo.
“Indeval”	significa S.D. Indeval, S.A. de C.V., Institución para el Depósito de Valores.
“INEGI”	significa Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
“INPC”	significa el Índice Nacional de Precios al Consumidor publicado por el INEGI.
“INPP-pys”	significa Índice Nacional de Precios al Productor excluyendo petróleo publicado por el INEGI.

“ISR”	significa el Impuesto Sobre la Renta.
“JCAA”	significa Autoridad de Aviación Civil de Jamaica
“Ley Ambiental”	significa la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.
“Ley de Residuos”	significa la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de Residuos.
“México”	significa los Estados Unidos Mexicanos.
“MBJA”	significa la sociedad MBJ Airports Limited.
“NAFIN”	significa Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, actuando como fideicomitente y fiduciario.
“NIF” o “Mex NIF”	significa Normas de Información Financiera Mexicanas.
“NIIF”	significa Normas Internacionales de Información Financiera.
“NMIA”	significa Aeropuerto Internacional Norman Manley
“NYSE”	significa la Bolsa de Valores de Nueva York (<i>New York Stock Exchange</i>).
“OMS”	significa Organización Mundial de la Salud
“PACKAL”	significa la sociedad PAC Kingston Airport Limited
“Pasajero(s) Terminal(es)”	significa los pasajeros totales menos los pasajeros en tránsito.
“Pasajero(s) Comercial(es)”	significa los pasajeros totales menos los de aviación general (no comerciales).
“Pasajero(s) de Aviación General”	significa los pasajeros que utilizan aeronaves que correspondan a matrículas con siglas XB.
“Pasajeros en Conexión”	significa los pasajeros que son transportados entre dos puntos y no existe un vuelo directo entre ellos, por lo que se establece una ruta para transportarlos a través de un aeropuerto intermedio. Si en este aeropuerto intermedio, el pasajero cambia de vuelo, será considerado como pasajero en conexión. Si la conexión se realiza dentro de las 24 horas siguientes al arribo de la aeronave en que inició el vuelo al aeropuerto intermedio el pasajero será considerado en conexión y en dicho aeropuerto intermedio no se causará la TUA; sin embargo si la conexión se realiza fuera de las 24 horas siguientes al cambio de la aeronave el pasajero será considerado como pasajero de salida y, el aeropuerto intermedio le aplicará a la salida la TUA correspondiente, salvo que la salida se haya retrasado por causas de fuerza mayor o fallas de la aeronave.
“Pasajeros en Tránsito”	significa los pasajeros transportados en vuelo que, por razones de itinerario ajenas a ellos, hacen escala en uno o más puntos intermedios y continúan generalmente en la misma aeronave hasta su destino final. Los pasajeros en tránsito cuyo vuelo comprenda una o más escalas, pagarán la TUA únicamente en el aeropuerto de salida, siempre y cuando se realice la escala dentro de las siguientes 24 horas a la hora de salida, excepto por causas de fuerza mayor o fallas de la aeronave.

“Pasajero Infante”	significa los pasajeros menores de dos años (no pagan TUA).
“Pasajero(s) Internacional(es)”	significa aquel pasajero que realice un vuelo con origen o destino en aeropuertos fuera de México.
“Pasajero(s) Nacional(es)”	significa aquel pasajero que realice un vuelo con origen y destino en aeropuertos dentro de México.
“Pasajero(s) Total(es)”	significa el total de pasajeros en vuelos comerciales o de aviación general (incluyendo pasajeros de salida, de llegada, en tránsito, en conexión, infantes y pasajeros de aviación general).
“PDI”	Significa Programa de Desarrollo de Inversión.
“PIB”	significa Producto Interno Bruto de México.
“PMD”	significa Programa Maestro de Desarrollo y sus modificaciones y actualizaciones.
“PROFEPA”	significa la Procuraduría Federal de Protección al Medio Ambiente.
“Peso” o “\$”	significa la moneda de curso legal y poder liberatorio en México.
“RNV”	significa el Registro Nacional de Valores que mantiene la CNBV.
“SAM”	significa el Sistema Aeroportuario Mexicano.
“SAT”	significa el Servicio de Administración Tributaria
“SCL”	significa SCL Terminal Aéreo Santiago, S.A.
“Secretaría” o “SCT”	significa la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
“SEMARNAT”	significa la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
“SENEAM”	significa Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, órgano desconcentrado de la Secretaría.
“SHCP”	significa la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
“SIAP”	significa Servicios a la Infraestructura Aeroportuaria del Pacífico, S.A. de C.V., una subsidiaria de GAP que le otorga servicios administrativos a GAP con base en un contrato de prestación de servicios y que funciona como corporativo de GAP.
“Socio Estratégico”	significa AMP.
“Socio Clave”	significa, el Socio Operador y el Socio Mexicano, accionistas del Socio Estratégico que mantienen a la fecha de elaboración de este reporte, el 33.33% y 66.66% respectivamente del capital social del Socio Estratégico.
“Socio Mexicano”	significa CMA, una sociedad constituida conforme a las leyes de los Estados Unidos Mexicanos, en cuyo capital social la inversión extranjera no excede del 49% (cuarenta y nueve por ciento) y, en el que participan, por un lado, Pal Aeropuertos, S.A. de C.V. con un 50%, y, por otro lado, Promotora Aeronáutica del Pacífico, S.A. de C.V. con un 50%, ambas sociedades mexicanas. El Socio Mexicano mantiene a la fecha de elaboración de este reporte el 66.66% del capital social del Socio Estratégico.

“Socio Operador”	significa AENA Internacional, una sociedad constituida conforme a las leyes de España, quien tiene capacidad y reconocimiento internacional en el desarrollo de actividades aeroportuarias y comerciales. El Socio Operador mantiene a la fecha de elaboración de este reporte el 33.33% del capital social del Socio Estratégico.
“Subsidiarias”	significa conjuntamente, las subsidiarias operativas de GAP, incluyendo a: Aeropuerto de Guadalajara, S.A. de C.V., Aeropuerto de Tijuana, S.A. de C.V., Aeropuerto de Puerto Vallarta, S.A. de C.V., Aeropuerto de San José del Cabo, S.A. de C.V., Aeropuerto de Hermosillo, S.A. de C.V., Aeropuerto del Bajío, S.A. de C.V., Aeropuerto de Morelia, S.A. de C.V., Aeropuerto de La Paz, S.A. de C.V., Aeropuerto de Mexicali, S.A. de C.V., Aeropuerto de Los Mochis, S.A. de C.V., Aeropuerto de Aguascalientes, S.A. de C.V., Aeropuerto de Manzanillo, S.A. de C.V., Servicios a la Infraestructura Aeroportuaria del Pacífico, S.A. de C.V., Corporativo de Servicios Aeroportuarios, S.A. de C.V., Desarrollo de Concesiones Aeroportuarias, S.L., MBJ Airports Limited, Puerta Cero Parking, S.A. de C.V., Fundación Grupo Aeroportuario del Pacífico, A.C., GA del Pacífico Participações de Brasil LTDA (esta última se constituyó en 2010 y a la fecha de este reporte no ha iniciado operaciones), PAC Kingston Airport Limited y Aerocomercializadora del Pacífico, S.A. de C.V.
“Tarifas Específicas”	significa el precio unitario por cada uno de los servicios de aterrizajes, estacionamiento de aeronaves, uso de abordadores, tarifas de uso de aeropuerto para pasajeros internacionales y nacionales y servicios de seguridad que son fijadas por los grupos aeroportuarios y solicitadas para su registro a la SCT y publicadas en el Diario Oficial de la Federación.
“Tarifa Máxima” o “tarifa máxima”	significa la cantidad máxima de ingresos (en pesos constantes) por Unidad de Tráfico que cada aeropuerto puede generar anualmente por servicios regulados conforme a los términos de las Concesiones de GAP y a la legislación mexicana.
“T-MEC”	Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá
“TUA”	significa la tarifa de uso de aeropuerto, la cual se aplica a las personas que en calidad de pasajeros nacionales o pasajeros internacionales en vuelos de salida usen las instalaciones de los edificios terminales de pasajeros. La TUA se cobra por cada pasajero terminal de salida. La TUA es generada y cobrada a los pasajeros a través de las aerolíneas.
“UAFIDA”	significa la utilidad antes de financiamiento, impuestos a la utilidad, depreciación y amortización de la Compañía o las Subsidiarias, calculados conforme a las NIF.
“Unidad de Tráfico”	significa un pasajero terminal o 100 kg. de carga.

DECLARACIONES A FUTURO

Este reporte anual contiene declaraciones a futuro. Es posible que de vez en cuando hagamos declaraciones a futuro en nuestros informes a la CNBV y a la SEC, en nuestros informes anuales a los accionistas, al ofrecer circulares y prospectos, en prensa, comunicados y otros materiales escritos y en declaraciones verbales realizadas por nuestros funcionarios, directores o empleados a analistas financieros, inversionistas institucionales, representantes de los medios de comunicación y otros. Ejemplos de tales declaraciones a futuro incluyen:

- proyecciones de ingresos, utilidad de operaciones, utilidad (pérdidas) netas, utilidad (pérdidas) netas por acción, gastos de capital, dividendos, estructura de capital u otros elementos o ratios financieros;
- declaraciones de nuestros planes u objetivos;
- cambios en nuestro entorno regulatorio;
- declaraciones sobre nuestro desempeño económico futuro o el de los países en los que operamos o los países hacia y desde los cuales llegan y salen los pasajeros que utilizan nuestros aeropuertos; y
- declaraciones de supuestos subyacentes a tales declaraciones.

Palabras como "creer", "anticipar", "planear", "esperar", "pretender", "objetivo", "estimar", "proyectar", "predecir", "pronosticar", "guiar", "deberían" y expresiones similares están destinadas a identificar declaraciones a futuro, pero no son el medio exclusivo para identificar dichas declaraciones.

Las declaraciones a futuro implican riesgos e incertidumbres inherentes. Le advertimos que una serie de factores importantes podrían hacer que los resultados reales difieran materialmente de las proyecciones, planes, objetivos, expectativas, estimaciones e intenciones expresadas en las declaraciones a futuro. Estos factores, algunos de los cuales se analizan a continuación en "Factores de Riesgo", incluyen cambios sustanciales en el desempeño o los términos de nuestras concesiones, desarrollos en procedimientos legales, condiciones económicas y políticas y políticas gubernamentales en México, Jamaica o en otros lugares, tasas de inflación, cambios tarifas, desarrollos regulatorios, demanda de los clientes y competencia. Le advertimos que la lista anterior de factores no es exclusiva y que las eventualidades relacionadas con otros riesgos e incertidumbres, incluida la duración y gravedad del reciente brote de coronavirus (COVID-19) y sus impactos en nuestro negocio; puede causar que los resultados reales difieran materialmente de los expresados en las declaraciones a futuro.

Las declaraciones a futuro se refieren solo a la fecha en que se realizan y no asumimos ninguna obligación de actualizarlas a la luz de nueva información o desarrollos futuros.

1b. RESUMEN EJECUTIVO.

Los Estados Financieros consolidados incluidos en este Reporte Anual han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, o NIIF, emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad o IASB por sus siglas en inglés.

La Compañía publica sus estados financieros consolidados en miles de pesos mexicanos. Las referencias en el presente Reporte Anual a “dólares”, “dólares de E.U.A.” o “U.S.\$”, se entenderán realizadas a la moneda de curso legal de los Estados Unidos de América. Las referencias en el presente Reporte Anual a “pesos” “\$” se entenderán realizadas a la moneda de curso legal de Estados Unidos Mexicanos.

El presente Reporte Anual contiene referencias al concepto “unidades de tráfico”, es decir, las unidades que miden el volumen de tráfico de pasajeros y volumen de carga en un aeropuerto. Actualmente, una unidad de tráfico es el equivalente a un pasajero terminal o 100 kilos de carga. Cuando nos referimos a “pasajeros terminales”, nos referimos a la suma de todos los pasajeros que llegan y salen en vuelos comerciales y de aviación general, excepto los pasajeros en tránsito. Los “pasajeros en tránsito” son aquellos que generalmente no están obligados a cambiar de avión mientras se encuentran en un itinerario de varias paradas y que generalmente no desembarcan de su avión para ingresar al edificio terminal. Cuando nos referimos a “pasajeros totales”, nos referimos a la suma de pasajeros terminales y pasajeros en tránsito. Cuando nos referimos a “pasajeros de aviación comercial”, nos referimos a la suma de los pasajeros de terminales y en tránsito, excluidos los pasajeros de aviación general, como los que viajan en aviones privados no comerciales. Este reporte contiene referencias a “movimientos de tráfico aéreo”, que representan la suma de todas las llegadas y salidas de aeronaves de cualquier tipo en un aeropuerto.

En la revisión de este reporte, los lectores deberán de tener en cuenta que los márgenes y razones financieras fueron calculados usando “Ingresos Totales” o “Costos Totales de Operación” que reflejan la adopción de la IFRIC 12, que proporciona el tratamiento contable a seguir para los contratos de concesión de servicios por servicios considerados de carácter público. La Compañía reconoce los ingresos y los costos asociados de las mejoras a los activos concesionados que está obligada a realizar en los aeropuertos según lo establecido por los Programas Maestros de Desarrollo para los aeropuertos mexicanos y por los Programas de Desarrollo de Inversión para los aeropuertos jamaquinos. El monto de los ingresos por estos servicios es igual al monto de los costos incurridos, ya que la Compañía no obtiene ningún margen de utilidad por estos servicios de construcción. Los importes pagados se fijan a valor de mercado. Como resultado, los ingresos por mejoras a los activos concesionados no tienen un impacto de efectivo en los resultados de la Compañía y no representan una entrada de efectivo. Además, no están directamente relacionados con el tráfico de pasajeros, que es el principal impulsor de los ingresos de la Compañía.

Consecuentemente, los cambios en ingresos totales, en costos totales de operación, margen de operación, ingresos totales por pasajeros terminales y otras razones financieras incluidas en este Reporte Anual, así como otras razones financieras de utilidad para los inversionistas, podrían no ser comparables a las de otros periodos, por lo que en esos casos hemos incluido una nota en paréntesis con cantidades o medidas comparables. Los resultados nominales utilizados en el cálculo de ciertos márgenes no fueron afectados por la adopción de IFRIC 12 y por lo tanto sí son comparables. Ver *“Información Financiera – Información financiera seleccionada”*.

En abril de 2015, GAP adquirió Desarrollo de Concesiones Aeroportuarias, S.L. (“DCA”). DCA ostenta una participación del 74.5% en MBJA Airports Limited (“MBJA”), entidad que tiene la concesión para operar el Aeropuerto Internacional Sangster en la ciudad de Montego Bay en Jamaica (“Aeropuerto de Montego Bay” o “Aeropuerto Internacional de Montego Bay”). MBJA utiliza el dólar estadounidense como su moneda funcional y sus estados financieros son preparados de acuerdo con las NIIF. Por lo que la consolidación de MBJA en los estados financieros de la Compañía no requieren ajustes contables significativos.

El 10 de octubre de 2019, la Compañía tomó el control de la operación, modernización y administración del Aeropuerto Internacional Norman Manley (“NMIA”), en la ciudad de Kingston en Jamaica, derivado del contrato de concesión firmado con el Gobierno de Jamaica el 10 de octubre de 2018 (“contrato de concesión de NMIA”). PAC Kingston Airport Limited (“PACKAL”), subsidiaria de la Compañía incorporada en septiembre del 2018, mantiene

la concesión de la operación de NMIA. Como resultado de la toma de control de la operación y administración de NMIA en octubre de 2019, la información financiera de la Compañía al 31 de diciembre de 2019 incluye la información financiera de PACKAL a partir de octubre de 2019. Por lo tanto, la información financiera al 31 de diciembre de 2019 podría no ser comparable con la información financiera de años anteriores y posteriores. PACKAL utiliza el dólar estadounidense como su moneda funcional y sus estados financieros son preparados de acuerdo con las NIIF. Por lo que la consolidación de PACKAL en los estados financieros de la Compañía no requieren ajustes contables significativos.

Las siguientes tablas presentan un resumen de la información financiera consolidada de GAP para cada uno de los periodos indicados. Esta información se debe leer en forma conjunta y está calificada y referenciada en su totalidad a los estados financieros consolidados auditados de GAP que se encuentran en el capítulo VII del presente reporte, incluyendo las notas a los mismos, así como con la sección de “*Información Financiera — Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Emisora*” que se incluye más adelante en el presente reporte.

	Por el año terminado el 31 de diciembre de ⁽¹⁾		
	2018	2019 ⁽¹³⁾	2020
	(miles de pesos)		
Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales:			
Ingresos:			
Servicios aeronáuticos ⁽²⁾	\$ 9,499,154	\$ 10,547,720	\$ 7,225,742
Servicios no aeronáuticos ⁽³⁾	3,183,532	3,771,500	2,448,053
Servicios por adiciones a bienes concesionados ⁽⁴⁾	1,440,204	1,906,801	2,192,578
Ingresos Totales	14,122,890	16,226,021	11,866,373
Costos de operación:			
Costo del servicio: ⁽⁵⁾			
Personal	773,630	877,068	970,481
Mantenimiento	528,929	578,510	426,523
Seguridad y seguros	386,079	428,208	458,316
Servicios	334,994	380,370	355,562
Otros	430,090	480,708	457,825
Total de costo del servicio	2,453,722	2,744,864	2,668,707
Asistencia técnica ⁽⁶⁾	411,477	461,549	289,154
Derechos sobre bienes concesionados ⁽⁷⁾	1,076,350	1,318,220	908,310
Depreciación y amortización:			
Depreciación ⁽⁸⁾	400,205	446,517	495,291
Amortización ⁽⁹⁾	1,169,432	1,329,620	1,505,070
Depreciación y amortización total	1,569,637	1,776,137	2,000,361
Otros (ingresos) gastos	(73,152)	1,212	(12,726)
Costo por adiciones a bienes concesionados ⁽⁴⁾	1,440,204	1,906,801	2,192,578
Total de costos de operación	6,878,238	8,208,783	8,046,384
Utilidad de operación	7,244,652	8,017,238	3,819,989
Costo financiero neto	(236,033)	(671,132)	(1,434,222)
(Pérdida) Utilidad por participación en asociada	(947)	79	3
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	7,007,672	7,346,185	2,385,770
Impuestos a la utilidad	1,869,041	1,891,443	467,067
Utilidad neta	5,138,631	5,454,742	1,918,703

Otros resultados integrales, netos de impuestos a la utilidad:			
Diferencia en cambio por conversión de moneda extranjera	(103,569)	(269,440)	580,308
Remediones del Pasivo laboral –neto de impuestos	(161)	(1,404)	(16,658)
Coberturas de flujo de efectivo, porción efectiva de los cambios en el valor razonable, neto de impuestos	-	(172,094)	(299,013)
Utilidad integral del año	5,034,901	5,011,804	2,183,340
Utilidad neta del año consolidada atribuible a:			
Participación controladora	5,037,368	5,360,152	1,968,856
Participación no controladora	101,263	94,590	(50,153)
Utilidad neta del año	5,138,631	5,454,742	1,918,703
Utilidad integral consolidada atribuible a:			
Participación controladora	4,936,526	4,937,027	2,164,639
Participación no controladora	98,375	74,777	18,701
Utilidad Integral del año	5,034,901	5,011,804	2,183,340
Utilidad básica de operaciones continuas ⁽¹⁰⁾	9.5845	10.1986	3.7461
Utilidad básica por acción ⁽¹⁰⁾	9.5845	10.1986	3.7461
Dividendos por acción	7.6200	8.4200	0.0000
Otra información operativa:			
Total de pasajeros terminales (miles de pasajeros) ⁽¹¹⁾	44,948	48,709	27,328
Total de movimientos de tráfico aéreo (miles de movimientos)	552	557	399
Ingresos totales por pasajero terminal ⁽¹²⁾	\$ 314	\$ 333	\$ 434
Ingreso aeronáutico y no aeronáutico por pasajero terminal	\$ 282	\$ 294	\$ 354
Información del estado consolidado de posición financiera:			
Efectivo y equivalentes de efectivo:	\$ 6,151,457	\$ 7,500,193	\$ 14,444,549
Total del activo circulante	7,840,207	9,367,484	16,846,109
Concesiones aeroportuarias, neto	11,412,118	10,821,596	10,649,220
Derechos de uso de instalaciones aeroportuarias, neto	930,296	873,598	816,898
Activos totales	39,550,502	41,577,804	51,361,173
Pasivos a corto plazo	2,172,523	4,676,566	5,262,675
Pasivos totales	17,778,352	20,908,361	28,508,390
Capital contable – Participación controladora	20,708,985	19,628,172	21,792,811
Capital contable – Participación no controladora	1,063,165	1,041,271	1,059,972
Capital Social	7,777,576	6,185,082	6,185,082
Otra información:			
Flujo de efectivo de actividades de operación	\$ 7,235,619	\$ 8,164,057	\$ 3,566,567
Flujo de efectivo de actividades de inversión	(2,550,411)	(2,586,095)	(3,217,691)
Flujo de efectivo (generado por) de actividades de financiamiento	(6,166,694)	(4,231,529)	6,288,427
Efectos de cambios en el efectivo por conversión	(97,200)	2,303	307,053
(Decremento) incremento de efectivo y equivalentes de efectivo	(1,578,686)	1,348,736	6,944,356

- (1) Los montos al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020, y por los años que terminaron en esas fechas incluyen saldos y transacciones de pesos de diferente poder adquisitivo. Los montos en pesos por acción están expresados en pesos (no en miles de pesos).
- (2) Los ingresos por servicios aeronáuticos consisten principalmente en una tarifa por cada pasajero saliente, excepto diplomáticos, infantes, pasajeros en tránsito y pasajeros en conexión, si la conexión se produce dentro de las 24 horas siguientes desde la llegada del pasajero al aeropuerto, una tarifa por aterrizaje basada en el peso de la aeronave y el horario de llegada, una tarifa por estacionamiento de aeronave, una tarifa por transporte de pasajeros de la aeronave a la terminal y una tarifa de seguridad por cada pasajero saliente, y otras fuentes de ingresos sujetas a la regulación tarifaria.
- (3) Los ingresos por servicios no aeronáuticos consisten en fuentes de ingresos no sujetas a la regulación de conformidad con las tarifas máximas, y consisten principalmente en arrendamientos de locales comerciales, publicidad, taxis y otros proveedores de servicios de transporte terrestre y otras fuentes de ingresos misceláneos, también los ingresos por líneas de negocios operadas directamente por GAP en México, los cuales incluyen ingresos por estacionamiento de automóviles, publicidad, salones VIP y tiendas de conveniencia. De conformidad con los Títulos de Concesión y con la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, los servicios de estacionamiento de vehículos están excluidos de los servicios regulados bajo las tarifas máximas, sin embargo la SCT podría decidir incluirlos.
- (4) Este importe representa los ingresos por adiciones a bienes concesionados, así como el costo por adiciones a bienes concesionados derivado de las mejoras que se realicen a los aeropuertos mexicanos y que se encuentran comprometidas en el PMD en 2018, 2019 y 2020 y en los aeropuertos de Jamaica que se encuentran comprometidos en el Programa de Desarrollo de Inversión. Estos importes no contribuyen a las utilidades netas y no afectan el flujo de efectivo, debido a que los ingresos generados por este efecto son iguales a los costos. Ver *“La Emisora – Descripción del Negocio – Actividad principal y fuentes de ingresos – Servicio por Adiciones a Bienes Concesionados”*.
- (5) El costo del servicio representa los gastos relacionados con los empleados, mantenimiento de las instalaciones y otros gastos incurridos en la operación de los aeropuertos.
- (6) Desde el 1° de enero de 2000, la Compañía comenzó a pagar a AMP una cuota de conformidad con el contrato de asistencia técnica celebrado en conexión con la compra de las acciones Serie “BB” por parte de AMP. Esta cuota se describe en este documento en la sección *“Administración — Operaciones con Personas Relacionadas y Conflictos de Intereses”*.
- (7) A partir del 1° de noviembre de 1998, cada una de las subsidiarias concesionarias en México está obligada, de conformidad con la Ley Federal de Derechos y con los Títulos de Concesión, al pago de un derecho por el uso de los bienes concesionados al Gobierno Federal. Este derecho actualmente equivale al 5% de los ingresos brutos anuales de cada concesionaria (excluyendo los ingresos originados por las adiciones a bienes concesionados). En MBJA, el derecho por el uso de los bienes concesionados sobre los ingresos brutos anuales (excluyendo los ingresos originados por las adiciones a bienes concesionados) fue 27.6%, 31.6% y 20.7% en 2018, 2019 y 2020, respectivamente. En PACKAL, el derecho por el uso de los bienes concesionados equivale al 62.01% de los ingresos brutos aeronáuticos y comerciales (excluyendo los ingresos originados por las adiciones a bienes concesionados). Ver *“Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la Compañía – Resultados de Operación -Derechos de Concesión -Derechos de concesión en México y Derechos de concesión en Jamaica”*.
- (8) Refleja la depreciación de maquinaria, equipo y mejoras a edificios arrendados.
- (9) Refleja la amortización de las concesiones, adiciones a bienes concesionados, derechos de uso de las instalaciones aeroportuarias, recuperación de activos arrendados a largo plazo y estacionamientos.
- (10) Basado en el promedio ponderado de 525,575,547, 525,575,547 y 525,575,547 de acciones ordinarias en circulación al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020.
- (11) Incluye pasajeros de llegada y salida al igual que pasajeros en conexión (pasajeros que llegan a los aeropuertos en una aeronave y salen en otra diferente). Excluye pasajeros en tránsito (pasajeros que llegan a los aeropuertos pero que generalmente salen sin cambiar de aeronave).
- (12) Es la división de los ingresos totales del periodo entre el total de pasajeros terminales del mismo periodo. Expresados en pesos (no en miles de pesos).
- (13) Incluye la información financiera del aeropuerto de Kingston por el periodo del 10 de octubre al 31 de diciembre de 2019.

Mercado de Capitales.

El capital social de GAP está compuesto de 561,000,000 de acciones autorizadas (476,850,000 Serie “B” y 84,150,000 Serie “BB”), las acciones Serie “B” cotizan desde el 24 de febrero de 2006, tanto en la Bolsa Mexicana de Valores bajo el símbolo “GAP”, así como en el New York Stock Exchange bajo el símbolo “PAC” a través de ADSs (American Depositary Shares), cada uno de ellos amparando diez acciones Serie “B”. El precio mínimo desde el 22 de mayo al 2020 al 16 de abril del 2021 fue de \$138.56 pesos, el precio máximo durante el mismo periodo fue de \$235.08 pesos, mientras que el precio al 16 de abril 2021 fue de \$214.07 pesos.

1c. FACTORES DE RIESGO.

Los inversionistas deben considerar cuidadosamente los siguientes factores de riesgo, además del resto de la información contenida en este Reporte Anual antes de tomar la decisión de invertir en las acciones de la Compañía. Cualquiera de los riesgos mencionados a continuación, en caso de que se lleven a cabo, podrían afectar significativa y adversamente el desempeño de la Compañía y sus resultados de operación, perspectivas y situación financiera. En tal caso, el precio del mercado de las acciones de la Compañía podría disminuir y el inversionista podría perder toda o parte de su inversión.

1c.1. Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con las Operaciones de GAP.

La evolución de los efectos relacionados con el brote de COVID-19 ha tenido y puede seguir teniendo un impacto adverso en la situación financiera o resultados de operación de la Compañía.

En diciembre de 2019, se reportó la aparición de una nueva cepa de coronavirus conocida como COVID-19, en Wuhan, provincia de Hubei, China. En enero de 2020, el COVID-19 se propagó a otros países, incluyendo a Estados Unidos, intensificando los esfuerzos para contener la propagación. El 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud (“OMS”) declaró el brote de COVID-19 como pandemia, lo que causó la cancelación gradual de vuelos internacionales de Canadá, Estados Unidos y Europa. El 19 de marzo de 2020, Estados Unidos emitió una advertencia de viaje recomendando a los ciudadanos evitar cualquier viaje internacional. Al día siguiente, el 20 de marzo de 2020, Estados Unidos cerró su frontera con México, con la excepción de viajes esenciales, negocio y comercio. El 31 de marzo de 2020, la Secretaría de Salud en México implementó varias medidas para controlar la propagación del COVID-19, incluyendo acciones extraordinarias, como el cierre de escuelas y la suspensión de actividades no esenciales en el país hasta el 30 de abril de 2020. El 21 de abril de 2020 se informó la extensión de estas medidas hasta el 30 de mayo de 2020. En relación con estas medidas, los aeropuertos fueron considerados dentro de las actividades esenciales, por lo que los aeropuertos de la Compañía permanecieron en operación, pero con una disminución en el tráfico de pasajeros significativa. A partir de junio de 2020, las actividades consideradas como no esenciales empezaron a reactivarse y el tráfico de pasajeros mostró una mejoría; sin embargo, las actividades no esenciales continuaron con restricciones en los estados más afectados por la pandemia, incluyendo algunos estados en los que los aeropuertos de la Compañía se encuentran. Con respecto a las operaciones en los aeropuertos en Jamaica, el Gobierno suspendió todos los vuelos internacionales entrantes a partir del 25 de marzo de 2020, con la excepción de transporte de carga y mercancías, permitiendo únicamente la salida de vuelos comerciales, extendiendo la suspensión hasta el 15 de junio de 2020.

El brote de COVID-19 y las medidas tomadas para contenerlo o mitigarlo han tenido, y pueden seguir teniendo, consecuencias adversas para la economía global, incluida la reducción significativa de la demanda y la disponibilidad de viajes aéreos en todo el mundo y, por lo tanto, ha tenido, y puede seguir teniendo un efecto material adverso en el negocio de la Compañía y en los resultados de sus operaciones.

El COVID-19 ha llevado a la imposición de restricciones de viaje por parte de los gobiernos, cancelaciones de vuelos y una notable disminución en la demanda de pasajeros para viajes aéreos domésticos e internacionales.

Entre otros efectos adversos en el negocio por el brote de COVID-19, la Compañía experimentó una disminución en el tráfico de pasajeros (una disminución del 53.4% para el periodo de abril a diciembre de 2020, en comparación con el tráfico de pasajeros para el mismo periodo del año anterior). Las medidas que se han tomado para mitigar los efectos adversos de la pandemia COVID-19 y cualquier otra acción estratégica que se pueda tomar en el futuro en respuesta a la pandemia, puede no ser eficaz para compensar la disminución del tráfico de pasajeros y otros efectos adversos de la pandemia en el negocio. El grado de recuperación de las operaciones y resultados dependerá de la duración y las medidas de contención de la pandemia implementadas por los gobiernos de México, Jamaica, Estados Unidos, Canadá y Europa.

Por ejemplo, a partir del 26 de enero de 2021, todos los pasajeros que viajen a Estados Unidos desde un país extranjero deberán realizarse la prueba de COVID-19 en un plazo no mayor a tres días antes de la partida de su vuelo y presentar a la aerolínea, previo al abordaje, la prueba con resultado negativo, o en su caso la documentación necesaria de haberse recuperado de COVID-19.

La probabilidad de que continúe la disminución de la demanda de viajes es alta, lo que continuará resultando en una pérdida significativa de ingresos. Para más información consulte *“La Emisora- Historia y Desarrollo de la Emisora- Eventos recientes- Eventos relacionados con el brote del COVID-19”*.

El grado en que el COVID-19 pueda seguir afectando negativamente los resultados de la Compañía dependerá de factores futuros, que son inciertos y difíciles de predecir, incluyendo la nueva información que pueda surgir sobre la gravedad del COVID-19, las acciones tomadas para contenerlo o tratar la enfermedad y otros efectos que pueden afectar la percepción pública del virus la disponibilidad de vacunas eficaces, la recurrencia de la pandemia o la introducción y propagación de nuevas variantes del virus que puedan ser resistentes a las vacunas aprobadas actualmente, cualquier advertencia y restricción de viaje adicional, incluidos los mandatos gubernamentales sobre el servicio aéreo, el impacto que puede tener en el tráfico de pasajeros y la salud financiera de la Compañía y las operaciones de las aerolíneas. Actualmente, no se puede predecir completamente en qué medida el brote de COVID-19 seguirá afectando la frecuencia y la tendencia del tráfico de pasajeros nacional e internacional, los viajes aéreos globales y la demanda de viajes aéreos en las regiones en las que opera la Compañía. Las continuas restricciones de viaje o los problemas operativos que resulten de la rápida propagación del COVID-19 podrían tener un efecto material adverso en el negocio y en los resultados de operación de la Compañía. Tampoco se puede predecir si la pandemia de COVID-19 resultará en cambios permanentes en la frecuencia y la tendencia del tráfico de pasajeros nacionales e internacionales, con tales cambios que incluyen, entre otros, una reducción permanente en los viajes de negocios como resultado del mayor uso de productos "virtuales" y de "videoconferencias" y, en términos más generales, una renuencia general a viajar por parte de los consumidores, cada uno de los cuales podría tener un impacto material adverso en el negocio, situación financiera o resultados de operación de la Compañía.

Adicionalmente, la Compañía podría incurrir en gastos operativos adicionales e inversiones significativas relacionadas con los nuevos procesos regulatorios para preservar la salud de los pasajeros y la comunidad aeroportuaria, que podría no recuperarse a través de las tarifas máximas, como resultado de esta pandemia. Durante 2020, la Compañía incurrió en \$13.0 millones de pesos en gastos y donaciones relacionados con las medidas contra la pandemia.

Además, un brote de otra enfermedad o una amenaza similar para la salud pública, o el temor a un evento de este tipo, que afecte la demanda de viajes, el comportamiento de los viajes o las restricciones de viaje, podría afectar negativamente al negocio, la situación financiera y los resultados operativos de la Compañía. Los brotes de otras enfermedades también podrían resultar en un aumento de las restricciones y regulaciones gubernamentales, como las acciones descritas anteriormente o de otro tipo, que podrían afectar negativamente las operaciones.

El impacto de la pandemia de COVID-19 también puede exacerbar otros riesgos discutidos en este Reporte Anual.

Los ingresos de la Compañía son altamente dependientes de los niveles de pasajeros, volumen de carga y de tráfico aéreo, los cuales dependen en parte de factores que están fuera del control de la Compañía.

Los ingresos de la Compañía están directamente ligados con el número de pasajeros, el volumen de carga y las operaciones de tráfico aéreo. Estos factores determinan directamente los ingresos generados por servicios aeronáuticos e indirectamente determinan los ingresos por servicios no aeronáuticos. La principal fuente de ingreso de los servicios aeronáuticos es el cobro por la TUA. La TUA se cobra a cada pasajero que sale de los aeropuertos que opera la Compañía (excepto ciertas exclusiones tanto de México como en Jamaica, las cuales se describen más adelante en la *“La Emisora - Descripción del Negocio – Actividad principal y fuentes de ingresos – Servicios aeronáuticos – Tarifas por pasajeros”*) es recolectada por las aerolíneas y posteriormente es pagada a la Compañía. En 2018, 2019 y 2020 los ingresos por TUA representaron el 54.9%, 52.9% y 50.0%, respectivamente, de los ingresos totales (en 2018, 2019 y 2020, la TUA representó el 61.1%, 60.0% y 61.3%, respectivamente, de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos).

El tráfico de pasajeros, el volumen de carga y las operaciones aéreas dependen en parte de circunstancias que están fuera del control de GAP, incluyendo las condiciones económicas de México, Jamaica, Estados Unidos, Canadá y Europa, la situación política de México, Jamaica y de cualquier parte del mundo, las crisis sanitarias, el atractivo de los destinos turísticos que sirven los aeropuertos de GAP en comparación con otros destinos servidos por otros aeropuertos, la fluctuación del precio del petróleo, afectaciones en los mercados de deuda y los cambios en

las políticas regulatorias de la industria de la aviación. Para más información consulte *“La Emisora- Historia y Desarrollo de la Emisora- Eventos recientes- Eventos relacionados con el brote del COVID-19”*.

Cualquier decremento en el tráfico aéreo desde y hacia los aeropuertos de GAP como resultado de los factores antes mencionados, pueden afectar adversamente el negocio, los resultados de operación, las perspectivas y la condición financiera de GAP.

Una crisis global económica y financiera podría afectar el negocio de la Compañía

Una crisis económica y financiera global pudiera llevar a una alta volatilidad y a una falta de liquidez en la disponibilidad de crédito y en otros mercados financieros. La desaceleración en la economía global puede llevar a un incremento en la delincuencia, falta de confianza por parte del consumidor, valores de mercado disminuidos, incremento en la volatilidad de los mercados, altas primas por riesgo financiero y una reducción generalizada en la actividad del negocio. Estas condiciones podrían limitar también la disponibilidad del crédito e incrementar el costo financiero a las compañías en todo el mundo, incluyendo México, Jamaica y los Estados Unidos. Tal recesión podría afectar significativamente la capacidad de GAP de acceder al crédito para financiar los proyectos futuros, por lo tanto, podría afectar adversamente el negocio de GAP. Para más información consulte *“La Emisora- Historia y Desarrollo de la Emisora- Eventos recientes- Eventos relacionados con el brote del COVID-19”*.

La competencia de otros destinos turísticos podría afectar negativamente el negocio de la Compañía

El factor principal que afecta el negocio y el resultado de las operaciones de GAP es el número de pasajeros que utilizan los aeropuertos. El número de pasajeros que utilizan los aeropuertos de GAP (particularmente los aeropuertos internacionales en Los Cabos, Puerto Vallarta y Montego Bay) puede variar como resultado de factores que están fuera del control de GAP, incluyendo el nivel de turismo en México y Jamaica. Adicionalmente, el volumen del tráfico de pasajeros de GAP puede ser afectado negativamente por el atractivo, el costo y la accesibilidad de destinos turísticos competidores en México como Acapulco y Cancún, o en cualquier otro lugar, como Hawái, Puerto Rico, Florida, Cuba, República Dominicana y otras islas del Caribe y destinos en América Central. El atractivo de los destinos que GAP atiende también podría ser afectado por la percepción de los viajeros con relación a la seguridad y estabilidad política y social de México y Jamaica. No existe garantía de que los niveles de turismo y, por lo tanto, el número de pasajeros que utilicen los aeropuertos de GAP, en el futuro rebasen o mantengan los niveles actuales, afectando directa o indirectamente los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

Eventos económicos negativos en México podrían reducir el tráfico nacional de pasajeros de los aeropuertos mexicanos, lo que podría afectar adversamente el negocio y resultados de operación de la Compañía.

Aunque una parte sustancial de los ingresos de GAP se deriva del turismo extranjero, los pasajeros nacionales, durante los últimos tres años, han representado dos tercios del total de pasajeros terminales en los aeropuertos en México de GAP. A excepción de la operación del aeropuerto de Kingston, del aeropuerto de Montego Bay y la operación de DCA en España, todos sus activos y operaciones están localizados y se llevan a cabo en México. Debido a que los ingresos son altamente dependientes del nivel de tráfico de pasajeros en los aeropuertos de GAP, cualquier reducción en el tráfico nacional en los aeropuertos mexicanos relacionado con las condiciones adversas en la economía puede afectar adversamente el negocio de GAP, sus resultados de operación, perspectivas y condición financiera. Por lo tanto, si la inflación o las tasas de interés aumentan significativamente o si la economía mexicana se ve afectada negativamente de alguna otra manera, el negocio de GAP, su condición financiera y resultados de operaciones podrían verse afectados negativamente porque, entre otros factores, la demanda nacional de servicios de transporte podría disminuir. Para más información de los efectos potencialmente negativos por el desarrollo de la economía en México, ver más adelante en esta sección *“Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con México — Condiciones económicas adversas en México podrían afectar adversamente la condición financiera y los resultados de operación de GAP”* y *“La Emisora- Historia y Desarrollo de la Emisora- Eventos recientes- Eventos relacionados con el brote del COVID-19”*.

El negocio de GAP es particularmente sensible a las condiciones y desarrollo económico estadounidense.

El negocio de GAP está particularmente influenciado por las tendencias en Estados Unidos relativo al viaje de esparcimiento, al gasto del consumidor y al turismo internacional. En 2018, 2019 y 2020, el 88.1%, 89.7% y 89.6%, respectivamente, de los pasajeros terminales internacionales que fueron atendidos por los aeropuertos de México, arribaron y salieron en vuelos con origen-destino a Estados Unidos. En 2018, 2019 y 2020, el 68.6%, 70.3% y 73.8%, respectivamente, de los pasajeros que fueron atendidos en los aeropuertos de Jamaica arribaron o salieron en vuelos con origen-destino a Estados Unidos.

Por lo tanto, el negocio de GAP es altamente dependiente de las condiciones de la economía estadounidense y los eventos que ocurran pueden afectar adversamente el negocio de GAP, sus resultados de operación y su condición financiera. En 2018, 2019 el producto interno bruto estadounidense se incrementó a una tasa anualizada del 3.0%, 2.2%, respectivamente y presentó un decremento de 3.5% en 2020, de acuerdo con la Oficina de Análisis Económico de Estados Unidos. El brote de COVID-19 ha afectado negativamente a las economías y los mercados financieros de muchos países, incluidos Estados Unidos, Jamaica y México. La medida en que el COVID-19 afecte a estas economías dependerá de la evolución de la pandemia que son altamente inciertos y no se pueden predecir. Si la economía estadounidense cae en una recesión, o se desacelera significativamente es probable que tenga un efecto material adverso en los resultados de operación de GAP, debido a la reducción del tráfico de pasajeros viajando hacia y desde los Estados Unidos. Ver en “*La Emisora- Historia y Desarrollo de la Emisora- Eventos recientes- Eventos relacionados con el brote del COVID-19*”.

Cualquier decisión tomada por la administración actual de los Estados Unidos, incluidos los cambios en las leyes y políticas que rigen el comercio exterior y las relaciones exteriores podrían tener un impacto negativo en la economía mexicana, como la reducción en los niveles de remesas, la reducción de la actividad comercial entre ambos países o una desaceleración en la inversión extranjera directa en México, lo que podría afectar negativamente nuestro negocio y los resultados de operación.

El Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (“T-MEC”) entró en vigor el 1 de julio de 2020. La Compañía no puede predecir el impacto del T-MEC en industrias particulares o políticas gubernamentales y los cambios en el comercio y viajes internacionales que puedan resultar. En consecuencia, la Compañía no puede pronosticar el efecto que tendrá en su negocio y resultados.

Además, cambios en las condiciones económicas, políticas y sociales en los Estados Unidos podrían tener un impacto en la economía mexicana, lo que, a su vez, podría afectar nuestro negocio y los resultados de operación. Por ejemplo, en 2020 se celebraron elecciones presidenciales en los Estados Unidos, lo que resultó en un cambio en la presidencia que podría conducir a cambios políticos, económicos y sociales que podrían tener alguna afectación al negocio de la Compañía.

Otras tendencias y cambios en Estados Unidos podrían afectar negativamente la frecuencia y la tendencia del tráfico internacional de pasajeros, lo que puede afectar negativamente el negocio, condición financiera o resultados de la Compañía. Por ejemplo, cualquier tendencia que pueda hacer que viajar hacia y desde los Estados Unidos sea menos atractivo para los pasajeros, incluidas las reformas fiscales y los cambios en las políticas económicas que podrían crear tensión entre los gobiernos de México y los Estados Unidos o reducir la actividad económica entre México y los Estados Unidos, podrían afectar negativamente el nivel de tráfico de pasajeros y podrían tener un efecto adverso en el negocio y en los resultados de operación de la Compañía.

Los cambios en la política migratoria de los Estados Unidos podrían afectar negativamente el tráfico de pasajeros desde y hacia México.

La reforma migratoria y las políticas fronterizas, especialmente respecto a México, continúan atrayendo una atención significativa en el gobierno de los Estados Unidos y en el ámbito público. Si se promulga una nueva legislación federal de migración, dichas leyes pudieran contener disposiciones que podrían dificultar el viaje de los ciudadanos mexicanos entre México y Estados Unidos. El aeropuerto de Tijuana está conectado con la frontera de Estados Unidos por el Cross Border Express (“CBX”), un puente internacional que permite a los pasajeros cruzar directamente a los Estados Unidos, facilitando los traslados entre los Estados Unidos y México para los viajeros que tengan pase de abordar para todos los vuelos que salen o llegan a Tijuana, reduciendo la conexión y tiempos de

espera en los cruces fronterizos de San Isidro y Otay Mesa. El CBX ha sido uno de los principales factores para el crecimiento de pasajeros en el aeropuerto de Tijuana desde su inauguración en diciembre de 2015. Cualquier modificación a las políticas fronterizas que afecten la operación del CBX podría afectar el tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Tijuana, por lo tanto, podría tener efectos adversos en los resultados de operación de la Compañía.

Adicionalmente, una nueva reforma migratoria y política fronteriza podría conducir a condiciones económicas inciertas en México que podría afectar los viajes de placer, incluidos los viajes hacia y desde México. Dichas restricciones podrían tener un efecto adverso en el tráfico de pasajeros.

Los niveles de tráfico de pasajeros, carga y tráfico aéreo en los aeropuertos de GAP, son altamente sensibles al impacto que en las aerolíneas tengan los precios internacionales del petróleo y el acceso al crédito.

Los ingresos de GAP están fuertemente ligados al tráfico de pasajeros, de carga y a las operaciones aéreas en los aeropuertos de la Compañía, los cuales están determinados por los niveles de operación de las aerolíneas en los aeropuertos de GAP. Los costos de las aerolíneas son altamente sensibles al precio del petróleo y al acceso al crédito para financiar sus operaciones. El incremento en dichos costos podría aumentar el precio del boleto de avión y reducir las flotas de aeronaves, disminuyendo así las frecuencias, impactando los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga.

Los precios internacionales del petróleo han experimentado una volatilidad significativa en el pasado. Por ejemplo, el precio spot del petróleo crudo Brent Europeo disminuyó de U.S.\$67.77 por barril el 31 de diciembre del 2019 a U.S.\$9.12 por barril el 21 de abril del 2020. El 31 de diciembre de 2020, el precio spot del petróleo crudo Brent Europeo fue de U.S.\$51.22 por barril, con un precio promedio de U.S.\$41.96 por barril durante 2020, de acuerdo con la Administración de Información de Energía de los Estados Unidos. El precio del combustible podría estar sujeto a fluctuaciones futuras resultantes de reducciones o incrementos en la producción de turbosina, en forma voluntaria o involuntaria, por los países productores de petróleo, otras fuerzas de mercado, un incremento general en las hostilidades internacionales, o cualquier ataque terrorista futuro. Los altos precios del petróleo podrían incrementar los costos en las aerolíneas, lo que podría generar dificultades financieras y quiebras, llevar a altos precios para el transporte aéreo, cancelaciones de rutas, decrementos en frecuencias y podría disminuirse la demanda por el transporte aéreo, lo cual reduciría el tráfico de pasajeros y carga en los aeropuertos de GAP.

La mayoría de las aerolíneas dependen del acceso al crédito a precios que puedan hacer factibles el financiamiento de su flota de aeronaves y de otras inversiones. Como se evidenció en la recesión global y la crisis financiera global de 2008 a 2009, las altas tasas de interés y problemas en los mercados de deuda globales afectaron en forma adversa la habilidad de las aerolíneas para operar sus flotas, forzándolas a incrementar los precios de los boletos de avión, cancelar rutas, disminuir las frecuencias de vuelos o reprogramar inversiones. Esta reducción en operaciones por parte de las aerolíneas condujo a menores niveles de tráfico de pasajeros y carga en los aeropuertos de GAP, lo cual impactó en forma adversa los resultados de operación de la Compañía. Ver en esta sección “*Ciertos factores de riesgo relaciones con las operaciones de GAP – La pérdida o suspensión de operaciones de uno o más de los clientes principales de GAP podría resultar en la pérdida de un monto significativo de los ingresos*” para una descripción más detallada de las principales aerolíneas que han reducido o cancelado sus operaciones en los aeropuertos de la Compañía.

El negocio de GAP depende en gran medida del ingreso generado por cinco de sus aeropuertos y cualquier condición que afecte a esos aeropuertos podría tener un impacto adverso.

En 2020, aproximadamente el 79.8% de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de GAP fue generado por cinco de sus catorce aeropuertos. La siguiente tabla presenta el porcentaje de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos generados en los aeropuertos en el periodo 2020:

Aeropuerto	Al 31 de diciembre de 2020
Guadalajara.....	27.9%
Tijuana.....	15.8%
Los Cabos	14.8%
Puerto Vallarta.....	10.8%
Montego Bay	10.5%
Ocho aeropuertos mexicanos y Kingston	20.2%
Ingresos Totales.....	100.0%

Como resultado de la contribución sustancial de estos cinco aeropuertos a los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de GAP, cualquier evento o condición que afecte a estos aeropuertos afectará negativamente el negocio, el resultado de operación, perspectivas y situación financiera de GAP.

Eventos internacionales, incluyendo actos de terrorismo, guerras y epidemias globales pueden tener un impacto negativo en los viajes internacionales.

Eventos internacionales pueden impactar negativamente los viajes aéreos internacionales. Los actos terroristas, guerras, otros conflictos armados y las crisis de salud pública pueden afectar negativamente la frecuencia y tendencia de viajes aéreos en el mundo.

Cualquier acto terrorista futuro, que involucre o no aeronaves, podría afectar en forma adversa el negocio, resultados de operación, perspectivas y la situación financiera de GAP. Además, GAP no puede predecir qué efecto podría tener cualquier ataque o amenaza de ataque terrorista en los Estados Unidos o cualquier medida preventiva tomada por los Estados Unidos en respuesta a estos eventos en la economía de los Estados Unidos o en las tendencias de los viajes de placer, lo cual podría afectar en forma negativa los resultados de operación. Del mismo modo, las operaciones de los aeropuertos en México y Jamaica podrían verse negativamente afectadas por ataques terroristas contra aeronaves, tales como las que se produjeron con aerolíneas internacionales, que operaron aviones sobre Egipto y Ucrania en 2015.

El brote de COVID-19 está reduciendo considerablemente la demanda y la disponibilidad de viajes aéreos en todo el mundo, por lo tanto, podría tener un efecto adverso importante en nuestro negocio y resultados de operaciones. Para más información consulte “*La Emisora- Historia y Desarrollo de la Emisora- Eventos recientes- Eventos relacionados con el brote del COVID-19*”.

Debido a que los ingresos de GAP son altamente dependientes del nivel de tráfico de pasajeros, cualquier incremento en las hostilidades relacionados con represalias en contra de las organizaciones terroristas, conflictos armados alrededor del mundo, crisis de salud pública o cualquier otro evento internacional (y cualquier impacto económico relacionado a dichos eventos), podría resultar en una disminución en el tráfico de pasajeros y un incremento en los costos para la industria aérea y, como resultado, podría afectar en forma adversa el negocio, los resultados de operación, las perspectivas y la condición financiera de GAP.

Ataques cibernéticos u otras afectaciones a la red de seguridad o sistemas de información de GAP podrían causar un efecto adverso en la operación de los aeropuertos y consecuentemente en los resultados financieros de GAP.

Los ataques cibernéticos y las afectaciones a redes y sistemas, incluyendo la introducción de virus informáticos, códigos maliciosos, softwares y equipos defectuosos y otras interrupciones o accesos no autorizados a los sistemas de la Compañía, han incrementado en frecuencia, rango y potencia en los últimos años. La Compañía evalúa continuamente sus debilidades, mantiene un software de seguridad y emplea medidas para evitar violaciones a sus datos y sistemas, y revisa periódicamente estas medidas preventivas para evitar ataques cibernéticos y otras interrupciones en el negocio. Por ejemplo, los sistemas de información están protegidos de eventos exógenos con sistemas de copia de seguridad, que incluyen salvaguardas físicas y de software, como protección contra malware, cuentas de acceso privilegiado seguro, pruebas de penetración, así como inventario de software y hardware autorizado y no autorizado. Además, se ha implementado Wi-Fi seguro en toda la red de los aeropuertos de la Compañía y utiliza el software “CyberArk” para monitorear la actividad de todos sus usuarios y el antimalware “SUITE Trend Micro” para mejorar la seguridad de sus servidores.

Sin embargo, cualquier interrupción, falla o violación de la seguridad de la infraestructura de tecnología de la información, incluidos los sistemas de respaldo, podría tener un impacto negativo en las operaciones. Las acciones preventivas que se emplean para reducir el riesgo de sufrir un ciberataque y proteger la red e información podrían ser inadecuadas para detener un ciberataque en el futuro, lo que podría dificultar la capacidad de GAP de proteger la privacidad de sus clientes y causar la distribución no autorizada de información financiera valiosa y datos confidenciales. Los costos asociados con un posible ataque cibernético en los sistemas de GAP incluyen el incremento en los gastos asociados con el reforzamiento de medidas de seguridad cibernética, pérdidas del negocio relacionadas con la interrupción de los servicios, así como litigios y daños a la reputación de la Compañía.

Dichos resultados podrían causar pérdidas o disminuciones significativas en el precio de las acciones de GAP. Las pérdidas potenciales relacionadas con los ataques cibernéticos y las interrupciones de la red de GAP también podrían superar la cobertura que amparan sus seguros.

La Compañía identificó una debilidad material en los controles internos relacionados con deficiencias en los controles generales de tecnologías de la información (“CGTI”) que, si no se remedian de manera apropiada u oportuna podrían afectar adversamente la capacidad para informar los resultados de operaciones con precisión y causar una pérdida en la confianza de los inversionistas, lo cual pudiera tener un impacto adverso en el precio de las acciones de la Compañía.

La administración de la Compañía identificó una debilidad material en el control interno, relacionada con deficiencias en los controles generales de tecnologías de la información (“CGTI”). Como resultado, la administración concluyó que el control interno de la información financiera no era efectivo al 31 de diciembre de 2020. Los controles internos relacionados con la operación de los sistemas de tecnologías de la información (“TI”) y las bases de datos son fundamentales para mantener un control interno adecuado sobre la información financiera. La debilidad material en el control interno sobre la información financiera surgió porque, no se mantuvieron controles efectivos sobre la segregación de funciones dentro de los entornos de TI; no se realizaron de forma adecuada evaluaciones periódicas de riesgos de configuración de determinados sistemas; no se mantuvieron controles de seguimiento efectivos sobre ciertos sistemas financieros clave y administradores de bases de datos; y no se mantuvieron controles efectivos en la mesa de servicio de TI. Estas deficiencias no resultaron en errores materiales, o en algún error material en los estados financieros consolidados históricos de la Compañía. Para obtener más información, consulte el “3d.3. Control Interno”.

A la fecha de este reporte, el proceso de diseño, implementación y validación de medidas correctivas relacionadas con la debilidad material mencionada anteriormente está en curso. Las medidas correctivas pueden requerir que se invierta en tecnología adicional y se incurran en otros gastos. Si la Compañía no puede remediar la debilidad material, es posible que no se puedan informar los resultados de operaciones con precisión y realizar las presentaciones requeridas ante las autoridades gubernamentales, incluida la CNBV, BMV, BIVA, NYSE y la SEC. Además, los resultados financieros consolidados y operativos y el precio de las acciones pueden verse afectados negativamente por las posibles reacciones del mercado y la pérdida de confianza de los inversionistas. La Compañía no puede asegurar que en el futuro no existan debilidades materiales adicionales o que, de existir, se descubran.

Mejoras en los sistemas de seguridad y requerimientos adicionales pueden implicar inversiones adicionales

El negocio del transporte aéreo es susceptible y ha experimentado un incremento de los costos resultantes del aumento de la seguridad y de los costos de seguros. Después de los eventos del 11 de septiembre de 2001, GAP reforzó la seguridad en los aeropuertos y las primas de seguros por responsabilidad civil general se incrementaron significativamente. Debido a que la gran mayoría de los vuelos internacionales operados por GAP involucran vuelos hacia los Estados Unidos, GAP puede ser requerido a cumplir con directivas de seguridad de la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (“FAA”, por sus siglas en inglés) además de las directivas de las autoridades aeronáuticas en México y Jamaica. Para más información de las políticas de seguros con las que cuenta la Compañía, ver “*La Emisora — Descripción del Negocio – Descripción de los principales activos*”.

Los usuarios de los aeropuertos, principalmente las aerolíneas, han sido sujetos a incrementos de costos tras dichos eventos, ya que han sido obligadas a adoptar medidas de seguridad adicionales, lo que ha generado incrementos sustanciales en las primas por seguros. Mientras que los gobiernos de otros países han acordado indemnizar a las aerolíneas por las obligaciones en las que éstas pudieran incurrir como resultado de los ataques terroristas, los Gobiernos de México y Jamaica no han dado muestra alguna de su intención a hacer lo mismo. En el futuro, las aerolíneas pueden ser obligadas a cumplir las normas más rigurosas de seguridad y las primas de seguros en la aviación podrían aumentar. Adicionalmente, los precios y el suministro del combustible y los incrementos en las tasas de interés en los contratos de arrendamiento de aeronaves, que constituye un costo significativo para las aerolíneas que utilizan los aeropuertos de GAP, pueden aumentar como resultado de cualquier futuro ataque terrorista, un aumento general de las hostilidades internacionales o una reducción en la producción del combustible, voluntario o no, por parte de los países productores del petróleo. Incrementos en los costos de las aerolíneas han resultado en el pasado en precios más elevados de los boletos de avión y en una disminución de la demanda del transporte aéreo en general, causando entonces un efecto adverso en los ingresos y resultado de operaciones de GAP.

Si las autoridades requieren ampliar la seguridad en los equipos o adoptar medidas adicionales de seguridad; esto podría incrementar los gastos e inversiones. No se puede garantizar que estos gastos e inversiones sean considerados en las negociaciones para la Tarifa Máxima y los PMD de los aeropuertos mexicanos. Por lo tanto, estos gastos e inversiones adicionales pueden afectar negativamente los flujos de efectivo y resultados de operación de la Compañía.

En el caso de Jamaica, las autoridades de Aviación Civil han permitido que cualquier gasto inevitable e imprevisto pueda ser considerado como un gasto acumulable para los efectos de la regulación, lo que permite un aumento en las tarifas reguladas en cualquier momento dentro del periodo de revisión de tarifas para cubrir el costo de los requisitos de seguridad adicionales. Sin embargo, GAP no puede ofrecer ninguna garantía de que serán exitosas las negociaciones de las nuevas tarifas para recuperar los gastos y/o inversiones de capital necesarios para cumplir con cualquier nuevo requisito de seguridad.

La operación y mantenimiento de los equipos de revisión de equipaje documentado podría incrementar los gastos y puede exponer a la Compañía a un riesgo mayor.

El Gobierno Mexicano requiere que todo el equipaje documentado de todos los vuelos comerciales se someta a un proceso exhaustivo de revisión e inspección. Este proceso de revisión e inspección requiere la instalación de un equipo de escaneo, además de una inspección manual del equipaje si este equipo alerta la posible presencia de artículos prohibidos. Aunque la Ley de Aeropuertos en México expresamente hace responsables de la revisión e inspección del equipaje documentado a las aerolíneas, GAP incurre en gastos por el mantenimiento y operación de estos equipos, que actualmente recupera por parte de las aerolíneas. Sin embargo, si se llega a determinar que GAP es responsable de la totalidad o una parte de los costos, o que la Compañía es responsable de ciertos problemas derivados de la operación del sistema de inspección de equipaje documentado, la exposición a este riesgo podría aumentar significativamente. Estos costos operativos fueron revisados durante la negociación de los PMD para los aeropuertos mexicanos para los años 2020-2024, completada en diciembre de 2019 y revisada en noviembre de 2020, y no se contempló ningún cambio en los gastos operacionales ni en los procedimientos de recuperación de los costos. Sin embargo, no puede garantizarse que estos gastos operacionales o los procedimientos de recuperación de gastos, no serán revisados en la próxima negociación del PMD en 2024.

GAP espera incurrir en gastos por el mantenimiento de cualquier equipo comprado y podría ser requerido a realizar inversiones adicionales significativas tales como nuevas tecnologías o equipos adicionales, si las directrices de revisión e inspección de equipaje cambian y exigen medidas adicionales para cumplir con los requisitos. En concreto, la sustitución de los equipos para inspección de equipaje actual con nuevos equipos de radiografía de tomografía computarizada (“CTX” por sus siglas en inglés) está prevista para el año 2021. Además, la AFAC emitió una circular titulada "Recomendaciones de Seguridad Aeroportuaria", en la que se establece que los aeropuertos deben contar con métodos alternos para la revisión de equipaje documentado a ser utilizados en el caso de que la tecnología de inspección que se utiliza no esté disponible. GAP considera que sí cumple con el requisito de nuevos equipos, pero la AFAC podría requerir inversiones adicionales. Estas inversiones y gastos adicionales podrían limitar la liquidez y afectar negativamente los resultados de la operación, si dichos costos son más altos que los aceptados en las negociaciones de los PMD para el periodo 2020-2024. Para obtener más información sobre el sistema de inspección de equipaje documentado. Ver *“La Emisora —Legislación aplicable y situación tributaria – Concesiones de aeropuertos mexicanos -Alcance de las concesiones”*.

Los ingresos y la rentabilidad de GAP podrían no aumentar en caso de que la estrategia de negocios resulte no exitosa.

La capacidad de GAP para incrementar sus ingresos y rentabilidad depende en parte de su estrategia de negocio, la cual consiste en el establecimiento de tarifas que sean lo más cercanas posible a las tarifas máximas por el año correspondiente en los aeropuertos en México y Jamaica, así como la reducción de los costos operativos, controlando las inversiones comprometidas del PMD con el Gobierno de México y bajo el PDI con el Gobierno de Jamaica, incrementando el tráfico de pasajeros y carga en los aeropuertos y aumentando los ingresos por actividades comerciales.

La capacidad de GAP para incrementar los ingresos comerciales depende en gran medida, entre otros factores, del incremento del tráfico de pasajeros en sus aeropuertos y de su capacidad de continuar remodelando, expandiendo y modernizando las áreas comerciales que opera la Compañía dentro de los aeropuertos y la introducción de nuevas líneas de negocio. Asimismo, la Compañía se encuentra en un proceso de aumento de número y tipos de líneas de negocio operados directamente dentro de los aeropuertos. Los ingresos generados por las líneas de negocio que opera la Compañía de manera directa representaron el 26.0%, 26.5% y 23.3% de los ingresos no aeronáuticos en 2018, 2019 y 2020, respectivamente (6.5%, 7.0% y 5.9% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos generados en los aeropuertos durante 2018, 2019 y 2020, respectivamente).

GAP no puede asegurar que tendrá éxito en la implementación de su estrategia de incrementar el tráfico de pasajeros o sus ingresos derivados de actividades comerciales, incluyendo aquellas operadas directamente por GAP. El volumen del tráfico de pasajeros en los aeropuertos depende de factores que están fuera del control de GAP, tal es el caso del atractivo comercial, industrial y de las ciudades en las que prestan servicios los aeropuertos de GAP. Además, la nueva estrategia comercial de aumentar los ingresos por líneas de negocios en los aeropuertos podría resultar directamente en la pérdida de una cantidad significativa de los ingresos, o no generar el nivel de rentabilidad suficiente para aumentar los resultados de las operaciones. Por lo anterior, no puede asegurarse que el volumen del tráfico de pasajeros en los aeropuertos aumente o que la rentabilidad de la Compañía aumentará. Para más información consulte *“La Emisora- Historia y Desarrollo de la Emisora- Eventos recientes- Eventos relacionados con el brote del COVID-19”*.

Las nuevas adquisiciones de la Compañía pudieran no lograr los beneficios previstos y pudieran incrementar sus obligaciones, alterar el negocio existente y perjudicar los resultados de operación

Los beneficios que GAP espera recibir de adquisiciones dependen de su capacidad para integrar las operaciones, los servicios, el personal y la infraestructura administrativa de los negocios adquiridos de manera oportuna y eficiente. Las adquisiciones también implican mayores costos operativos, así como una mayor asignación de recursos de administración adicionales a las operaciones diarias. Además, las oportunidades de crecimiento del negocio, los beneficios en ingresos, los ahorros de costos y otros beneficios esperados debido a estas adquisiciones, pudieran no alcanzarse o retrasarse. En la medida en que la Compañía incurra en mayores costos de integración o se logren menores beneficios en los ingresos o menores ahorros de los esperados, o si es necesario reconocer deterioros

de activos adquiridos, inversiones o crédito mercantil, los resultados de operación y situación financiera de la Compañía podrían verse afectados negativamente.

En octubre de 2018, la Compañía firmó el contrato de concesión con el Gobierno de Jamaica para la operación, modernización y expansión del NMIA. El 10 de octubre de 2019, GAP tomó control de la operación y administración del NMIA. Aunque el NMIA es el segundo aeropuerto que opera la Compañía en Jamaica, GAP podría no tener la capacidad de implementar completamente su estrategia al negocio o integrarlo con las operaciones del aeropuerto de Montego Bay, lo que podría afectar negativamente los resultados de operación y condición financiera de la Compañía.

El apalancamiento de la Compañía podría afectar negativamente la capacidad de obtener capital adicional para financiar sus operaciones, limitando su capacidad de reaccionar a los cambios en la economía o en la industria.

Al 31 de diciembre de 2020, la deuda consolidada contratada en el mercado de deuda, instituciones financieras y otros era de \$24,355.2 millones de pesos (aproximadamente U.S.\$1,200 millones). Este endeudamiento pudiera limitar la capacidad para incrementar el financiamiento o aumentar el costo al cual podría contratarse cualquier tipo de financiamiento o poner en peligro la capacidad para aprovechar las oportunidades de negocio que puedan surgir. Como resultado de este endeudamiento, la Compañía puede ser más vulnerable a las condiciones económicas adversas, a la industria o a condiciones competitivas. No se puede asegurar que el negocio generará efectivo en una cantidad suficiente para pagar la deuda o para financiar otras necesidades de liquidez, lo que puede afectar de manera negativa el rendimiento general de la Compañía. Es posible que se tenga que refinanciar la totalidad o una parte de la deuda antes de su vencimiento y GAP no puede asegurar que será capaz de refinanciarla en términos comercialmente razonables. Estos riesgos pueden intensificarse en 2021 debido al impacto de la pandemia de COVID-19. Ver “La Emisora- Historia y Desarrollo de la Emisora- Eventos recientes- Eventos relacionados con el brote del COVID-19”.

Restricciones en el endeudamiento podrían limitar algunos asuntos de negocio.

Los contratos que regulan el endeudamiento de las entidades operativas de GAP pueden contener restricciones que limiten a la administración en algunos aspectos o decisiones del negocio. Estas restricciones podrían imponer limitaciones significativas en la capacidad de incurrir en pasivos adicionales, adquirir nuevas inversiones de capital, participar en fusiones o adquisiciones, pagar dividendos, crear gravámenes o impedimentos para realizar otros pagos, inversiones, préstamos y garantías, entre otros. Estas restricciones podrían también obligar a GAP a cumplir con ciertas razones y condiciones financieras. Una falta a cualquiera de dichas restricciones podría dar lugar a un incumplimiento del contrato, que, si no es subsanado o no se otorga una exención, podría requerirse el pago anticipado de la deuda.

Un cambio en las relaciones laborales de la Compañía podría causar un impacto adverso en su resultado de operación.

A pesar de que GAP mantiene buena relación con su fuerza laboral, si en el futuro ocurriera cualquier conflicto con sus empleados, incluyendo alguno con los empleados sindicalizados (que ascienden al 35.0% del total de empleados en México y el 40.0% del total de empleados en Jamaica, al 31 de diciembre de 2020), y dicho conflicto diera como resultado huelgas u otros conflictos laborales que puedan surgir con respecto de las relaciones laborales que mantiene la Compañía, éste podría tener un impacto negativo en el resultado de sus operaciones.

La pérdida o suspensión de operaciones de uno o más de los clientes principales de la Compañía podría resultar en la pérdida de un monto significativo de los ingresos.

La mayoría de los ingresos de GAP se ven impulsados por las operaciones de algunos clientes clave. En 2020, Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A. de C.V. (“Volaris”), Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V. (“VivaAerobus”), Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (“Aeroméxico Group”, la Compañía que tiene Aeroméxico y Aeroméxico Connect) y American Airlines, Inc. (“American Airlines”) transportaron un porcentaje significativo del tráfico de pasajeros. Durante 2020, los ingresos recolectados por TUA de estas cuatro aerolíneas representaron el 20.1%, 5.6%, 4.7%, y 4.7%, respectivamente, de los ingresos totales de los aeropuertos de GAP (24.7%, 6.8%,

5.7%, y 5.7%, respectivamente, de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos generados en los aeropuertos de GAP en 2020).

En junio de 2020, Grupo Aeroméxico anunció que inició un proceso voluntario de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 del Código de Bancarrota de Estados Unidos, debido a las afectaciones sin precedentes relacionadas por la pandemia COVID-19. Durante 2019 y 2020, los cargos a pasajeros cobrados por Aeroméxico representaron el 6.0% y 4.7%, de los ingresos totales en los aeropuertos de GAP, respectivamente (6.8% y 5.7% de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos generados, respectivamente). A la fecha de este reporte, el proceso de reestructura no ha afectado las operaciones de Grupo Aeroméxico o sus pagos a los aeropuertos de la Compañía. Sin embargo, no se puede predecir si pudiera haber interrupciones en sus operaciones en el futuro.

Desde diciembre 2020, ABC Aerolíneas, S.A. de C.V. (“Interjet”) ha dejado de operar en los aeropuertos de la Compañía y tiene un saldo por pagar de \$47.6 millones de pesos. Durante 2019 y 2020, los cargos por pasajero cobrados por Interjet representaron el 3.9% y 1.0%, respectivamente, de los ingresos totales de los aeropuertos de GAP (4.3% y 1.2% de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos generados, respectivamente).

Ninguno de los contratos que tiene GAP con las aerolíneas, las obliga a continuar dando el servicio en sus aeropuertos y GAP no puede asegurar que, si cualquiera de sus clientes principales reduce el uso de sus aeropuertos, aerolíneas competidoras puedan introducir nuevas frecuencias o rutas a sus horarios que logren reemplazar las frecuencias o rutas que fueron dejadas por esas aerolíneas. Adicionalmente, las leyes mexicanas prohíben que una aerolínea internacional transporte pasajeros de un punto del territorio nacional a otro, a menos que el vuelo se origine fuera de México, lo cual limita el número de compañías que ofrecen vuelos nacionales en México. En consecuencia, se espera seguir generando un porcentaje significativo de los ingresos por vuelos nacionales de un número limitado de compañías aéreas.

Por otro lado, la TUA, que representó el 52.9% y 50.0% de los ingresos totales de GAP en 2019 y 2020, respectivamente (60.0% y 61.3%, respectivamente, tomando en cuenta sólo la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos), es recolectada, conforme al convenio de recolección de TUA, por las aerolíneas y entregada a GAP en un plazo no mayor a 60 días, dependiendo de la aerolínea, posterior a la fecha de cada vuelo. Durante 2019 y 2020, el plazo promedio de recolección de TUA fue de 54 y 67 días, respectivamente. Ver *“La Emisora — Descripción del Negocio — Actividad Principal — Servicios Aeronáuticos — Tarifas por pasajeros — Tarifas por pasajeros en México”*. Por lo anterior, si cualquiera de sus principales clientes cayera en insolvencia o solicitara proceso de concurso mercantil o quiebra, GAP podría convertirse en un acreedor no garantizado con respecto a cualquier TUA pendiente de pago y podría no estar seguro de cobrar los importes facturados a las aerolíneas por los ingresos de TUA, a pesar de los depósitos en garantía en efectivo que se tienen. Además, GAP no puede asegurar que se podría recuperar el tráfico de pasajeros que dejarían de transportar. Ambos escenarios podrían afectar negativamente los flujos de operación y los resultados de operación de GAP. Para más información ver *“La Emisora- Historia y Desarrollo de la Emisora- Eventos recientes- Eventos relacionados con el brote del COVID-19”*.

Además, el COVID-19 ha afectado y probablemente seguirá afectando negativamente a la industria mundial de las aerolíneas, que está experimentando importantes dificultades financieras, por lo que podría una o más aerolíneas dejar de realizar pagos a los aeropuertos de GAP. Ver *“La Emisora- Historia y Desarrollo de la Emisora- Eventos recientes- Eventos relacionados con el brote del COVID-19”*.

Adicionalmente, si algunos de los clientes comerciales de GAP enfrentan dificultades para realizar sus pagos a los aeropuertos, podrían decidir dejar los espacios comerciales y cancelar sus contratos. Esto potencialmente podría tener un efecto negativo en los ingresos de la Compañía.

Las principales aerolíneas nacionales que operan en los aeropuertos de la Compañía en México y Jamaica se han rehusado en el pasado a pagar ciertos incrementos en las tarifas específicas por los servicios aeronáuticos y podrían negarse a pagar incrementos adicionales en el futuro.

En años anteriores, algunas de las aerolíneas nacionales que operan en los aeropuertos mexicanos y jamaicanos se negaron a pagar ciertos incrementos en las tarifas específicas que cobra GAP por los servicios aeronáuticos. Aunque estas diferencias fueron resueltas, debido a que un número limitado de aerolíneas contribuye en una porción substancial de los ingresos de GAP, en caso de que las mismas (o cualquiera de las otras aerolíneas)

se nieguen a hacer los pagos en el futuro, los resultados de operación de GAP podrían verse afectados negativamente. Además, durante los periodos de crisis económicas, las aerolíneas que generalmente operan en los aeropuertos pueden oponerse a incrementos en los cargos por servicios aeronáuticos en los siguientes años, lo cual podría afectar la utilidad de operación de GAP negativamente. Ver *“La Emisora — Descripción del Negocio - Principales clientes — Principales clientes de Servicios Aeronáuticos — Aerolíneas”*.

Las principales aerolíneas pudieran en el futuro rehusarse a recolectar la TUA a nombre de la Compañía, o la Compañía pudiera decidir comenzar a recolectar la TUA, ocasionando incrementos en los gastos operativos de la Compañía.

Las aerolíneas que operan en los aeropuertos de GAP cobran la TUA en nombre de la Compañía a cada pasajero de salida (excepto ciertas excepciones en México y en Jamaica, descritas más abajo en *“La Emisora — Descripción del Negocio — Actividad Principal — Servicios Aeronáuticos — Tarifas por pasajeros”*).

Actualmente se tienen convenios de recolección de TUA suscritos con las aerolíneas que operan en los aeropuertos mexicanos de GAP para que las aerolíneas recolecten la TUA en nombre de la Compañía. Como resultado, la TUA es automáticamente incluida en el costo del boleto de avión para el pasajero y GAP emite facturas a cada aerolínea por concepto de esos cobros. GAP y las aerolíneas con quién establece los convenios, tienen el derecho de dar por terminada la relación contractual respecto a la recolección de la TUA mediante un aviso a la otra parte. En el caso en que GAP o una de las aerolíneas decidan dejar de recolectar la TUA a nombre de GAP, la Compañía se verá en la necesidad de implementar un sistema de cobro directo de TUA a los pasajeros de salida.

La instalación y operación de dicho sistema podría resultar en costos adicionales que pudiera impactar negativamente la utilidad de operación de la Compañía.

MBJA no cuenta con acuerdos con algunas de las aerolíneas que operan en el aeropuerto de Montego Bay específicamente para la recolección de los cargos regulados a los pasajeros en su representación. Sin embargo, la recolección del cobro al pasajero por parte de las aerolíneas está implícita bajo los acuerdos actuales firmados por cada aerolínea que opera en el aeropuerto de Montego Bay, en el que estas aerolíneas deben pagar a MBJA por los cargos regulados a pasajeros. Sin embargo, los Acuerdos de Operación de Transporte Aéreo recién emitidos han sido modificados para requerir expresamente a las aerolíneas que recolecten los cargos regulados a pasajeros.

Como parte del proceso de transición de la operación del aeropuerto de Kingston, todos los acuerdos celebrados por el operador anterior fueron asignados a PACKAL. Todos los acuerdos con las aerolíneas y con la IATA, fueron asignados o renovados a PACKAL por parte del operador anterior, como parte de este proceso hay acuerdos de usos de espacios, cada uno cuenta con horario y condiciones de uso, estableciendo un resumen de las políticas relacionadas con la operación aeronáutica y establece que la aerolínea debe cobrar los cargos regulados a pasajeros y cargos por seguridad en los boletos emitidos a los pasajeros de salida en nombre del aeropuerto y remitirlos a PACKAL. Las aerolíneas que operan en el NMIA podrían negarse a cobrar los cargos de pasajeros en nombre del aeropuerto.

Las operaciones de los aeropuertos de la Compañía podrían ser interrumpidas por las acciones de terceros que están fuera de su control.

La operación de los aeropuertos de GAP, así como la mayoría de los aeropuertos, tiene una fuerte dependencia de los servicios suministrados por terceros, como por ejemplo las autoridades de control de tráfico aéreo, las aerolíneas y proveedores de transporte terrestre. GAP depende también del gobierno o de las entidades del gobierno para la prestación de servicios, como suministro de energía eléctrica, suministro de combustible para las aeronaves, el control del tráfico aéreo y los servicios de migración y aduana a pasajeros internacionales.

Adicionalmente, el paro de transportadores terrestres como taxis y el servicio de autobuses de uno o más de los aeropuertos de GAP podrían también afectar las operaciones de los aeropuertos de la Compañía. GAP no es responsable y no puede controlar estos servicios prestados por terceros. Cualquier interrupción de estos servicios o consecuencia adversa que resulte de la prestación inadecuada de los mismos, incluyendo la suspensión de labores u otros eventos similares, podría causar un efecto significativo adverso en la operación de los aeropuertos y consecuentemente en los resultados financieros de GAP.

Asimismo, GAP depende de ciertos servicios complementarios suministrados por terceros como la asistencia en tierra, manejo de equipaje, comisariato y la operación de aerocares y aeropasillos. Si estos proveedores de servicios suspenden las operaciones en cualquiera de los aeropuertos, GAP se vería obligado a buscar un nuevo proveedor de estos servicios o a prestarlos directamente, lo cual podría resultar en un incremento de costos e inversiones de capital y podría afectar adversamente la operación y los resultados de operación de GAP.

Las demandas legales y otras acciones iniciadas por ejidatarios en los terrenos utilizados en los aeropuertos mexicanos podrían interrumpir sus operaciones y la seguridad de estos aeropuertos.

Una porción de los terrenos de algunos de los aeropuertos de GAP fue expropiada por el Gobierno Mexicano. Antes de dichas expropiaciones, parte de los terrenos de los aeropuertos estaban en posesión de grupos de individuos que conformaban el *ejido*. Algunos de estos ejidatarios han efectuado reclamaciones en contra del Gobierno Mexicano concernientes a la indemnización que se les hizo. Ver “*La Emisora – Descripción del Negocio - Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales — Procedimientos Legales — Controversias Presentadas por Miembros de Ciertos Ejidos en el Aeropuerto Internacional de Tijuana, Guadalajara y Puerto Vallarta*”.

El Gobierno Federal es el propietario del terreno poligonal en el que se encuentra ubicado el Aeropuerto Internacional de Guadalajara, el cual ha sido concesionado a GAP. Actualmente, dentro de los asentamientos irregulares, se encuentra uno que ha intentado fraccionar y vender algunos terrenos de manera irregular. Como propietario del terreno poligonal, le corresponde al Gobierno Federal iniciar las acciones necesarias para detener dichos asentamientos irregulares.

Adicionalmente, durante varios periodos de 2018, 2019 y 2020, miembros del ejido denominado “El Zapote”, bloquearon áreas comerciales del Aeropuerto Internacional de Guadalajara, en específico el acceso al estacionamiento, lo que representó pérdida de ingresos comerciales por \$8.1 millones de pesos en 2018 (5.8% de los ingresos totales del estacionamiento durante 2018), \$28.5 millones de pesos en 2019 (19.5% de los ingresos totales de estacionamiento durante 2019) y \$16.7 millones de pesos en 2020 (23.2% de los ingresos totales de estacionamiento durante 2020). A pesar de que se recuperó el control de estas áreas el 12 de febrero de 2020, si estas personas bloquean estas áreas de nuevo, podrían afectar las operaciones, los ingresos y la seguridad del aeropuerto y por lo tanto limitar la capacidad de GAP para incrementar las operaciones en este aeropuerto.

Por otra parte, además de cuestionar la expropiación, algunos miembros del antiguo ejido “Tampico” están actualmente ocupando parte de la propiedad del Aeropuerto Internacional de Tijuana. Si bien estas personas no están actualmente interfiriendo con las operaciones del aeropuerto, su presencia podría limitar la capacidad para ampliar el aeropuerto en las áreas que ocupan. No se tienen ninguna garantía de que los ejidatarios no tratarán de perturbar las operaciones del aeropuerto si sus demandas legales contra el Gobierno de México no se resuelven a su satisfacción, lo que puede afectar negativamente los resultados de operación de GAP.

Las concesiones mexicanas de GAP garantizan el acceso a los terrenos y cualquier interrupción causada a las operaciones por cualquiera de los ejidos es responsabilidad del Gobierno Mexicano. Aunque el Gobierno debe proveer el resarcimiento de la pérdida económica como resultado de una interrupción en el acceso, no hay ninguna garantía de que los ejidatarios no tratarán de interrumpir las operaciones del aeropuerto, si sus demandas legales contra el Gobierno de México no se han resuelto a su favor. Tampoco se tiene la certeza de que el proceso judicial se resolverá a favor de los intereses de GAP, resultado que puede influir negativamente en los resultados de operación.

La Compañía podría ser responsable por el pago de requerimientos de impuesto predial emitidos por algunos municipios.

Requerimientos de pago de impuesto predial han sido emitidos en contra de algunos aeropuertos de GAP por algunas autoridades municipales, reclamando el pago del impuesto predial en relación con algunas propiedades en las que operan los aeropuertos. La Compañía considera que, bajo la ley actual, el Gobierno Mexicano, como legítimo propietario de la tierra en la que los aeropuertos de GAP operan, debería ser el responsable de pagar dicho impuesto directamente, si una corte determinara que estos impuestos son aplicables. Ver la sección “*La Emisora — Descripción del negocio — Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales — Procedimientos Legales — Demanda por impuesto predial de ciertos municipios*”, para mayor detalle de estos procedimientos.

Adicionalmente, si el Gobierno Mexicano modifica la ley actual o si GAP no resulta exitoso en los procesos anteriores, dichos importes podrían representar un efecto material adverso en las condiciones financieras y los resultados de operación de GAP.

Incapacidad para generar suficientes utilidades fiscales o cambios adversos en las leyes fiscales, requisitos regulatorios o cambios a las normas contables podrían tener un impacto negativo en la recuperación de determinados activos por impuestos diferidos.

La Compañía reconoce activos por impuestos diferidos relativos a sus pérdidas fiscales y diferencias temporales deducibles, sólo en la medida en que sea probable su recuperación en años subsecuentes y que se obtengan ganancias fiscales con las que se puedan utilizar las pérdidas fiscales y las diferencias temporales. Los activos por impuestos diferidos netos ascendieron a aproximadamente \$5,966 millones de pesos al 31 de diciembre de 2020. Los activos por impuestos diferidos se cuantifican de acuerdo a las tasas de impuestos vigentes y las normas de contabilidad y están sujetos a cambios futuros en las leyes fiscales o cambios en las normas para calcular los beneficios y las pérdidas fiscales por amortizar. Si no se generan suficientes utilidades fiscales futuras o si hay cambios en las leyes fiscales o en las normas contables, se puede reducir la estimación del valor recuperable de los activos por impuestos diferidos netos. Dicha reducción podría tener un efecto adverso en los Estados Consolidados de Resultados y Otros Resultados Integrales de la Compañía. Para más información sobre los activos por impuestos diferidos, véase la Nota 12 de los estados financieros consolidados auditados. Para un mayor detalle de las políticas contables, ver “*Información Financiera — Estimaciones, Provisiones o Reservas Contables Críticas*”.

Clima extremo y desastres naturales podrían afectar adversamente el negocio de la Compañía.

Las regiones del Pacífico y Centro de México y la isla de Jamaica experimentan desastres naturales tales como lluvias torrenciales y huracanes (particularmente durante los meses de julio a septiembre), así como terremotos. El clima extremo y los desastres naturales pueden afectar e inclusive impedir por un tiempo indeterminado las operaciones de los aeropuertos, afectando las instalaciones e infraestructura necesaria para su operación normal. Cualquiera de estos eventos puede reducir el volumen de tráfico de pasajeros.

El acontecimiento de clima extremo y desastres naturales, incluido el incremento en la frecuencia, severidad y duración de dichos desastres debido al cambio climático, en los destinos atendidos por GAP podría afectar negativamente el negocio, el resultado de las operaciones, perspectivas de ingresos y situación financiera de GAP. No obstante que las instalaciones de los aeropuertos están aseguradas contra daños causados por desastres naturales, accidentes u otros acontecimientos similares, la póliza de seguro no cubre las pérdidas causadas por la interrupción de las operaciones en los aeropuertos de México. Además, en caso de que ocurran pérdidas, no existe seguridad de que las pérdidas causadas por daños a las instalaciones no excedan los límites preestablecidos en las pólizas de seguros de GAP.

1c.2. Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con el Marco Regulatorio Aplicable a GAP.

El negocio de GAP depende de las regulaciones internacionales que afectan a las aerolíneas.

Regulaciones a las aerolíneas promulgadas por organismos internacionales o agencias reguladoras en otros países, podrían afectar las operaciones y potencialmente los ingresos y resultados de operación de GAP.

Por ejemplo, la FAA anunció el 30 de julio de 2010 que, tras una evaluación a la AFAC en México, se determinaba que no estaban adoptando las normas internacionales de seguridad establecidas por la OACI y en consecuencia bajó la calificación de México en seguridad aérea de “Categoría 1” a “Categoría 2”.

Bajo las regulaciones de la FAA, y derivado de la baja de categoría, no se les permitió a las aerolíneas mexicanas ampliar o cambiar sus operaciones existentes entre Estados Unidos y México, excepto bajo ciertas circunstancias limitadas; acuerdos de código compartido entre aerolíneas de México y Estados Unidos fueron suspendidos y las operaciones de aerolíneas mexicanas que volaban a los Estados Unidos fueron sujetas a una mayor supervisión por parte de la FAA. Estas regulaciones adicionales originaron un servicio reducido entre los aeropuertos de GAP en México y Estados Unidos por las aerolíneas mexicanas, que se tradujo en la reducción de la demanda de vuelos hacia aeropuertos mexicanos.

La FAA restableció a México a “Categoría 1” el 1 de diciembre de 2010. Durante 2018, 2019 y 2020, 10.4%, 10.7%, y 9.6%, respectivamente, de los pasajeros que viajaron a través de los aeropuertos de GAP, lo hicieron en vuelos desde y hacia los Estados Unidos operados por aerolíneas mexicanas. La FAA mantiene a Jamaica en “Categoría 1” desde 1997.

La FAA, sin embargo, puede bajar la calificación de México y Jamaica en cuanto a seguridad aérea en el futuro. GAP no puede predecir el impacto que este tipo de medidas pudiera tener en el tráfico de pasajeros o los resultados de las operaciones, o en la percepción pública de la seguridad de sus aeropuertos.

La Compañía presta un servicio público regulado por los Gobiernos de México y Jamaica y su flexibilidad en la administración de las actividades aeronáuticas está limitada por el marco regulatorio en el que opera.

Las tarifas aeronáuticas cobradas a las aerolíneas y a los pasajeros, al igual que en la mayoría de los aeropuertos en otros países, se encuentran reguladas. Durante los ejercicios de 2018, 2019 y 2020 aproximadamente el 67.3%, 65.0% y 60.9%, respectivamente, de los ingresos totales de GAP derivaron de los servicios aeronáuticos (en 2018, 2019 y 2020, 74.9%, 73.7% y 74.7%, respectivamente, de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos derivaron de ingresos aeronáuticos) los cuales están sujetos a regulación tarifaria bajo las tarifas máximas en México y las tarifas máximas reguladas en Jamaica. Estas regulaciones pueden limitar la flexibilidad de la Compañía en la operación de las actividades aeronáuticas, lo cual podría causar efectos significativos en el negocio de GAP, resultados de operación, perspectivas y situación financiera. Adicionalmente, varias de las reglas aplicables a las operaciones de GAP y que afectan su rentabilidad deben ser autorizadas o establecidas por el Gobierno Mexicano (como lo son los PMD o las tarifas máximas, respectivamente) o por el Gobierno de Jamaica (para el caso de MBJA y NMIA, las tarifas reguladas y PDI) por periodos de cinco años. A excepción de ciertas circunstancias, GAP no tiene la capacidad de modificar unilateralmente sus obligaciones (como en el caso de los compromisos de inversión conforme a los PMD y PDI o la obligación de proveer un servicio público conforme a las concesiones mexicanas y concesiones de Jamaica) o de incrementar las tarifas máximas y los cargos regulados aplicables de conformidad con dichas reglas en el caso de que el tráfico de pasajeros o cualquier otra premisa, en la que tales reglas estén basadas, sea modificada durante el periodo aplicable. Además, no puede asegurarse que el sistema de regulación tarifaria no sea modificado de modo que algunas otras fuentes de ingreso se conviertan en reguladas.

La Compañía no puede predecir la manera en que las leyes y el marco regulatorio que rigen el negocio serán aplicados.

Muchas de las leyes, regulaciones e instrumentos que regulan los servicios de GAP en México fueron adoptados o entraron en vigor en 1999 y existen antecedentes limitados que no permiten a GAP predecir el impacto de dichas disposiciones legales en sus operaciones futuras. Adicionalmente, no obstante que la legislación establece rangos para las sanciones que pudieran ser impuestas por el incumplimiento con los términos de alguna de las concesiones de los aeropuertos en México, de la Ley de Aeropuertos, de sus reglamentos o de cualquier otra ley aplicable, GAP no puede predecir las sanciones que le podrían ser impuestas por una violación en particular. GAP tampoco puede asegurar que no encontrará dificultades en el cumplimiento con dichas leyes, reglamentos e instrumentos legales.

Aunque las tarifas máximas han sido fijadas hasta 2024, no se puede predecir cómo se determinará el PMD para el siguiente periodo de cinco años de enero 2025 a diciembre 2029. GAP tampoco puede proporcionar certeza de que las leyes y reglamentos que rigen al negocio de GAP, incluyendo el proceso de establecimiento de las tarifas, PMD y la Ley de Aeropuertos, no cambiarán en el futuro o podrían ser aplicadas o interpretadas de tal manera que tenga un efecto adverso en los resultados de operación de GAP. Para una descripción de las disposiciones reglamentarias aplicables al negocio de GAP en México, véase *“La Emisora – Descripción del Negocio – Legislación Aplicable y Situación Tributaria – Marco Regulatorio – Principales leyes que rigen las Operaciones Mexicanas”*.

Del mismo modo, existen limitaciones para predecir el impacto de las leyes, regulaciones e instrumentos que regulan el negocio en Jamaica y no se puede dar ninguna garantía de que los aeropuertos de la Compañía en Jamaica no encontrarán dificultades para cumplir con estas leyes, regulaciones e instrumentos. Además, aunque los contratos de concesión para los aeropuertos de Jamaica (según se define a continuación) y la legislación de Jamaica establezcan rangos para las sanciones que puedan ser impuestas en caso de que alguno de los aeropuertos no cumpla con los términos de la concesión, así como otras leyes aplicables de Jamaica y sus regulaciones, GAP no puede predecir las sanciones que puedan ser dadas por una violación particular dentro de estos rangos. Aunque se han establecido tarifas máximas reguladas para los aeropuertos de Jamaica hasta diciembre de 2024, GAP no puede predecir qué tarifas máximas establecerá el Gobierno de Jamaica para el próximo periodo de cinco años a partir de enero 2025 y hasta diciembre 2029. Asimismo, GAP no puede garantizar que en el futuro, otros organismos reguladores o legislaciones de Jamaica no impondrán regulaciones adversas a las operaciones de los aeropuertos de la Compañía en Jamaica o a las leyes y reglamentos que rigen el negocio en Jamaica, incluyendo las leyes de aviación civil de Jamaica y autoridad aeroportuaria, así como el proceso para el establecimiento de tarifas máximas reguladas, no cambiarán en el futuro o puedan ser aplicadas o interpretadas de una manera que podría tener un efecto adverso significativo sobre los resultados de las operaciones de GAP. Para una descripción de las disposiciones reglamentarias aplicables al negocio de GAP en Jamaica ver *“La Emisora – Descripción del Negocio – Legislación Aplicable y Situación Tributaria – Marco Regulatorio – Principal regulación en Jamaica”*.

Las reglas conforme a las cuales se fijan las tarifas máximas aplicables a los ingresos aeronáuticos de la Compañía en México y las tarifas máximas reguladas en los aeropuertos de Jamaica, no garantizan la rentabilidad del resultado consolidado de las operaciones de la Compañía o de cualquiera de sus aeropuertos.

Las reglas aplicables a las actividades aeronáuticas de GAP establecen una tarifa máxima anual para cada aeropuerto en México, que es la cantidad máxima de ingreso por unidad de tráfico que GAP puede generar anualmente en ese aeropuerto por los servicios que están sujetos a la regulación. Las concesiones mexicanas de GAP establecen que las tarifas máximas de un aeropuerto sean ajustadas periódicamente por la inflación determinada en función a la variación del INPP-pys. GAP puede solicitar que se hagan ajustes adicionales a la tarifa máxima de un aeropuerto bajo ciertas circunstancias, incluyendo las modificaciones de ciertas disposiciones de las leyes mexicanas y regulaciones que estructuran e influyen en el negocio de GAP, las Concesiones mexicanas señalan que tal solicitud sólo será aprobada si la SCT determina que ha ocurrido alguno de los eventos especificados en dichas Concesiones, los cuales son limitados. Las circunstancias bajo las cuales la Compañía está facultada para solicitar dichos ajustes están descritas en *“La Emisora — Descripción del negocio — Legislación aplicable y situación tributaria — Marco Regulatorio — Regulación de Servicios Aeronáuticos Mexicanos — Ajustes Especiales a las Tarifas Máximas”*. Por lo tanto, GAP no puede garantizar que cualquier solicitud será realizada, garantizada o concedida. Para mayor detalle del marco regulatorio para el establecimiento de las tarifas máximas en México y la aplicación de estas

tarifas, véase “*La Emisora — Descripción del negocio — Legislación aplicable y situación tributaria — Marco Regulatorio — Regulación de Servicios Aeronáuticos Mexicanos*”.

La Ley de Regulación Económica de los Aeropuertos de Jamaica de 2002 requiere que la JCAA, ajuste las tarifas máximas que pueden ser cobradas por el operador del aeropuerto al final de cada año durante el periodo de cinco años. Cada cinco años, se requiere que MBJA y NMIA presenten a la JCAA una propuesta para aumentar los ingresos máximos por pasajero (límite de ingresos por pasajero) de acuerdo con las estimaciones de cinco años para el crecimiento del tráfico, los costos operativos y compromisos de inversión (incluidos los gastos de capital para proyectos de inversión y las mejoras requeridas en los aeropuertos de Jamaica con el fin de cumplir con las obligaciones de la concesión de MBJA y NMIA) (un Programa de Desarrollo de Inversión para MBJA y NMIA, así como la base de activos regulados al inicio del periodo (“RAB”). Después de la revisión de los montos máximos que se recaudarán con base en estas estimaciones, la JCAA toma su determinación en cuanto a los ingresos máximos por pasajero para cada año del siguiente periodo de cinco años. Bajo los términos de los Acuerdos de Concesión de MBJA y NMIA, en conjunto con la AAJ, se aprueba la nueva cantidad máxima que se recaudará, ambos tienen el compromiso de cumplir con los montos de inversión de capital incluidos en los Programas de Desarrollo. Para una discusión del marco regulatorio para establecer tarifas máximas reguladas de MBJA y NMIA en Jamaica, véase “*La Emisora— Descripción del Negocio - Legislación Aplicable y Situación Tributaria - Marco Regulatorio - Principal regulación en Jamaica – Regulación de los Servicios Aeronáuticos en Jamaica*”.

Los aeropuertos de Jamaica tienen la obligación, bajo cada contrato de concesión, satisfacer ciertos requisitos aplicables al Programa de Desarrollo de Inversión. No podemos garantizar que la AAJ determinará que cualquier Programa de Desarrollo de Inversión cumpla con los requisitos aplicables de acuerdo con el respectivo contrato de concesión, o que no solicitará la AAJ a los aeropuertos de Jamaica llevar a cabo inversiones adicionales de capital.

De conformidad con los términos de las concesiones, no existe garantía de que los resultados de operación consolidados o los resultados de operación de cualquier aeropuerto sean rentables.

Los resultados de operación de la Compañía podrán verse adversamente afectados por el factor de eficiencia aplicable a las tarifas máximas en México.

Las tarifas máximas de GAP en México están sujetas al ajuste anual por el factor de eficiencia, el cual tiene el efecto de reducir las tarifas máximas para cada año, reflejando la mejora en la eficiencia proyectada. Para los periodos de cinco años que terminan en 2019 y 2024, el factor de eficiencia anual para cada periodo establecido por la SCT fue de 70 puntos base. El factor de eficiencia futuro será determinado por la SCT en conjunto con el establecimiento de cada una de las tarifas máximas de los aeropuertos en México de GAP para el siguiente periodo de cinco años. Para una mejor descripción de los ajustes por factor de eficiencia, ver “*La Emisora — Descripción del Negocio — Legislación Aplicable y Situación Tributaria — Regulación de Servicios Aeronáuticos Mexicanos — Metodología para la Determinación de las Tarifas Máximas Futuras*”. GAP no puede asegurar que obtendrá mejoras en la eficiencia suficientes que le permitan mantener o incrementar los ingresos de operación debido a un decremento progresivo de las tarifas máximas de los aeropuertos en México.

La Compañía podría ser sujeto a sanciones en caso de que exceda la tarifa máxima en México en cualquier aeropuerto al término de cualquier año.

Históricamente, GAP ha establecido las tarifas específicas que cobra por cada uno de los servicios regulados en los aeropuertos mexicanos tan cercanos como sea posible a la tarifa máxima autorizada para cada aeropuerto en el año correspondiente. GAP espera continuar aplicando esta estrategia de fijación de precios en el futuro. En concreto, en 2018, 2019 y 2020, los ingresos de GAP sujetos a la regla de la tarifa máxima representaron el 100.0%, 100.0% y 99.2%, respectivamente, del monto al que estaba autorizado a generar conforme a las tarifas máximas para todos los aeropuertos de México. Sin embargo, GAP no puede asegurar que será capaz de establecer en el futuro los precios que le permitan obtener todos los ingresos por servicios sujetos a regulación de precios al que está autorizado.

Las tarifas específicas que GAP cobra por los servicios regulados son determinados mediante proyecciones con base en varios factores, incluyendo, los volúmenes de tráfico de pasajeros, el INPP-pys y el valor del peso con

relación al dólar. GAP no tiene control sobre estas variables. Las proyecciones de GAP podrían diferir de la información real aplicable y en caso de que estas diferencias tengan lugar al término de cualquier año, podrían causar que GAP exceda la tarifa máxima en uno o más de los aeropuertos durante ese año.

Si GAP excediera la tarifa máxima en cualquiera de los aeropuertos mexicanos al término de cualquier año, la SCT podría imponerle una multa y podría reducir la tarifa máxima aplicable a ese aeropuerto para el año siguiente. La imposición de sanciones por violaciones de ciertos términos de una concesión, incluyendo el excederse de la tarifa máxima de un aeropuerto, podría resultar en la terminación de la concesión, si la disposición respectiva ha sido violada y se han impuesto sanciones al menos tres veces por la misma causa. De conformidad con los títulos de concesión, la revocación de la concesión aeroportuaria a una concesionaria aeroportuaria en México, es causa de revocación de todas las demás concesiones aeroportuarias mexicanas de la Compañía.

En años anteriores, con el fin de asegurar el cumplimiento con las tarifas máximas en un aeropuerto en particular, cuando existe la posibilidad de que se exceda la tarifa máxima, GAP ha tomado ciertas acciones durante los últimos meses del año, tales como la reducción en precios, descuentos o promociones para garantizar el cumplimiento con las tarifas máximas aplicables. GAP no puede asegurar que, en caso de que los factores externos creen un riesgo de que se excedan las tarifas máximas cerca del término de cualquier año, tenga suficiente tiempo para tomar las acciones antes descritas para evitar exceder las tarifas máximas antes de la conclusión de ese año.

Si GAP falla en el cumplimiento de los requerimientos de los Programas Maestros de Desarrollo durante un periodo de cinco años, podría ser susceptible a sanciones del Gobierno Mexicano.

Históricamente, los compromisos de inversión de capital conforme a los PMD son determinados con referencia al INPP-pys. Usando este índice, la Compañía busca acercarse lo más posible a los compromisos de inversión de capital para los cinco años que comprende el PMD en cualquier momento. GAP espera continuar en el futuro con esta estrategia de control de inversiones de capital. Utilizando esta estrategia, las inversiones de capital en 2018, 2019 y 2020 fueron de 101.0%, 102.0% y 101.5%, respectivamente, de las inversiones de capital comprometidas en los PMD. Sin embargo, GAP no puede asegurar que las inversiones de capital controladas con esta estrategia serán lo suficientemente exactas y que por lo tanto no exista el riesgo de que se esté por debajo de los compromisos de inversión. Si como consecuencia de la revisión de cumplimiento de la tarifa máxima efectuada por la SCT anualmente, se determina que GAP no está cumpliendo con las inversiones comprometidas, la SCT puede establecer una multa y puede reducir la tarifa máxima de ese aeropuerto en el año subsecuente. La imposición de sanciones por violaciones de ciertos términos de una concesión, incluyendo el exceso de la tarifa máxima de un aeropuerto, podría resultar en la terminación de la concesión, si la disposición respectiva ha sido violada y se han impuesto sanciones al menos tres veces por la misma causa. De conformidad con los títulos de concesión en México, la revocación de la concesión a una concesionaria es causa de revocación de todas las demás concesiones de la Compañía.

En años anteriores, con el fin de asegurar el cumplimiento de los compromisos de inversión en cada aeropuerto, cuando han surgido posibilidades de que no se cumpliera con el PMD, GAP ha tomado ciertas acciones, como incrementar la cantidad o el ritmo de ciertos proyectos de construcción. GAP no puede asegurar que, en caso de que factores externos creen un riesgo de incumplimiento con los niveles de inversión, GAP tendrá el tiempo suficiente para tomar acciones para cumplir con los PMD.

Los resultados de operación de la Compañía podrían verse afectados negativamente si las aerolíneas fallan en la recolección suficiente de la Tarifa de Mejora de Aeropuerto (“AIF” por sus siglas en inglés) para MBJA, o si MBJA no recibe la aprobación para el uso de estos fondos para compensar los recursos asociados con las inversiones de capital en el aeropuerto de Montego Bay.

La Ley de Aeropuertos (Regulación Económica) y los contratos de concesión de los aeropuertos requieren que las compañías aéreas que operan en los aeropuertos de Jamaica de la Compañía cobren una Tarifa de Mejora de Aeropuerto a los pasajeros internacionales de salida y deposite estas tarifas mensualmente en un fideicomiso controlado por el Ministerio de Transporte y Minería de Jamaica (“MTM”). Sujeto a la aprobación de la MTM, los aeropuertos de GAP en Jamaica pueden utilizar estos fondos adicionales para inversiones de capital no incluidos en el PDI, así como de los gastos por intereses relativos a la financiación de los mismos. Los aeropuertos de GAP en

Jamaica requieren que se comprometan a tales inversiones de capital adicionales a cambio del derecho de utilizar los fondos del AIF.

La aprobación del MTM para el acceso a los fondos del AIF en el aeropuerto de Montego Bay fue renovada del 25 de febrero de 2015 para el periodo que termina el 11 de abril de 2030, a menos que sea revocada. Sin embargo, debido a que la aprobación previa del MTM del uso de los fondos del AIF es para inversiones de capital en proyectos que ya se han llevado a cabo, MBJA actualmente no está autorizado a utilizar los fondos adicionales del AIF recolectados después del 11 de abril de 2015. A la fecha de este reporte, MBJA ha firmado un acuerdo de entendimiento (“MOU” por sus siglas en inglés), con la AAJ para financiar las inversiones de la “Fase 3” a través del AIF, incluyendo la extensión de la pista y la construcción de las zonas de seguridad al final de la pista. En el MOU, la AAJ se ha comprometido a garantizar el financiamiento de ciertos proyectos específicos de capital que limitan la exposición de MBJA a los riesgos financieros derivados de un déficit del AIF como resultado de un tráfico de pasajeros inferior al previsto.

Si las proyecciones de tráfico de pasajeros de MBJA está por arriba de los niveles de tráfico de pasajeros reales del aeropuerto de Montego Bay, la cantidad del AIF a ser recolectada podría no ser suficiente para financiar los proyectos de inversión aprobados por el MTM y su costo financiero. La Compañía no puede proporcionar ninguna garantía de que el aeropuerto de Montego Bay logrará el tráfico de pasajeros necesario para recuperar las inversiones de capital de MBJA comprometidas a cambio de la utilización de los fondos del AIF. Sin embargo, existe una Carta de Implementación entre la AAJ y el MBJA que indemnizará a MBJA por los fondos adelantados hacia los proyectos de capital aprobados para ser financiados por AIF, lo que elimina cualquier riesgo para la empresa.

Esto no se aplica a NMIA, ya que los fondos del AIF serán utilizados únicamente por el gobierno a través de la AAJ. NMIA no obtendrá ningún beneficio de la recaudación de estos fondos. Véase *"La Emisora – Descripción del Negocio - Legislación Aplicable y Situación Tributaria – Marco Regulatorio - Principal regulación en Jamaica"*.

Si los aeropuertos de la Compañía en Jamaica fallan en el cumplimiento de los requerimientos de los Programas de Desarrollo de Inversión, podrían sufrir consecuencias negativas, incluyendo la terminación de la respectiva concesión.

En virtud de los contratos de concesión, los aeropuertos de GAP en Jamaica requieren realizar inversiones de capital con el fin de cumplir con los requisitos del PDI. Asimismo, los aeropuertos de la Compañía en Jamaica son responsables de mantener los activos tangibles de acuerdo con el marco regulatorio de la concesión, el cual incluye proyectos de inversión de capital y mejoras a bienes concesionados. Si alguno de los aeropuertos, MBJA o NMIA, no cumplen con estos términos y condiciones de acuerdo con el marco regulatorio de la concesión, podrían caer en incumplimiento y, en caso de no subsanar el incumplimiento dentro del periodo de gracia aplicable, podría sufrir consecuencias negativas, incluyendo la terminación de su concesión.

El Gobierno Federal Mexicano podría terminar o requerir las Concesiones mexicanas bajo ciertas circunstancias, algunas de las cuales están fuera del control de la Compañía

Las concesiones de los aeropuertos de GAP son el principal activo de la Compañía y GAP no podría continuar sus operaciones sin ellas. Una concesión mexicana puede ser terminada por el Gobierno Federal por ciertas razones preestablecidas, incluyendo el fallar en el cumplimiento de los PMD, un paro temporal o permanente de las operaciones en los aeropuertos concesionados, acciones que afecten las operaciones de otros tenedores de concesiones en México, falta de pago de los daños resultantes de las operaciones de los aeropuertos mexicanos concesionados, excederse en el cobro de tarifas de forma que se sobrepasen las tarifas máximas o fallar en el cumplimiento de cualquier otro término material de los títulos de concesión mexicanos. Violaciones de ciertos términos de una concesión (incluyendo violaciones por exceder la tarifa máxima aplicable) o incumplir con los PMD pueden resultar en la inmediata terminación de la concesión si la disposición respectiva ha sido violada y se han impuesto sanciones al menos tres veces por la misma causa. Las concesiones mexicanas también pueden ser terminadas por bancarrota o por insolvencia de la Compañía.

GAP podría enfrentar sanciones por violaciones a la Ley de Aeropuertos o su reglamento. De acuerdo con los términos de la Ley de Aeropuertos y de las concesiones de los aeropuertos mexicanos de GAP, las concesiones en México pueden estar sujetas a condiciones adicionales, incluyendo la renovación de los PMD que sean imposibles de cumplir. El incumplimiento de estas condiciones podría resultar en multas, otras sanciones y la terminación de la concesión.

El Gobierno Federal Mexicano podría también terminar una o más de las concesiones mexicanas en cualquier momento a través de revocación si, de acuerdo con la ley aplicable, éste determina que es de interés público hacerlo. Ver *“La Emisora –Descripción del negocio - Legislación Aplicable y Situación Tributaria - Marco regulatorio”*. El Gobierno Federal podría también asumir las operaciones de cualquier aeropuerto (a través de un procedimiento llamado requisa) en el caso de guerra, disturbios públicos o amenaza a la seguridad nacional. Además, en casos de fuerza mayor, el Gobierno Federal puede requerir a GAP la implementación de ciertos cambios en sus operaciones. En el evento de una revocación de los activos del dominio público que están sujetos a las concesiones mexicanas de la Compañía, el Gobierno Federal Mexicano, de conformidad con la ley, está obligado a compensar a GAP por el valor de la concesión o por el valor del costo añadido, basado en los resultados de una auditoría efectuada por peritos valuadores. En el caso de un cambio por mandato en las operaciones de GAP, el Gobierno Federal está obligado a compensar a GAP por el costo del cambio. De la misma forma, en el evento de la toma de las operaciones que no hubiere sido provocada por guerra, el gobierno está obligado a compensar a GAP y a cualquier otra parte afectada por cualquier daño resultante. No existe seguridad de que GAP recibirá una compensación equivalente al valor de sus inversiones o cualquier daño relativo a las concesiones mexicanas que opera o a los activos relativos a la concesión, en caso de alguna acción como cualquiera de las anteriores.

Si alguna de las concesiones en México de la Compañía fuere terminada, a través de revocación o a través de cualquier otra forma, el resto de las concesiones pueden ser también terminadas. Por lo tanto, la pérdida de cualquiera de las concesiones puede tener un efecto material adverso en el negocio de GAP y en sus resultados de operación.

El gobierno de Jamaica puede terminar o readquirir la concesión de cualquiera de los aeropuertos de Jamaica, bajo diversas circunstancias, algunas de las cuales están fuera del control de la Compañía.

Las concesiones de los aeropuertos de la Compañía en Jamaica son su principal activo en ese país, y no se podría continuar operando en los aeropuertos jamaícuinos sin ellas. Como propietario de los activos de dichas concesiones, la AAJ tiene derecho, bajo ciertas circunstancias, para expulsar a la Compañía de la totalidad o parte de las instalaciones de dichos aeropuertos o para hacerse cargo del funcionamiento y la gestión de los aeropuertos o la prestación de los servicios aeroportuarios. La AAJ puede intervenir en los activos de dominio público que son objeto de las concesiones de los aeropuertos de Jamaica durante el tiempo que pueda ser necesario si se determina que se están incumpliendo con los acuerdos de la concesión, para evitar interrupciones materiales en el servicio en los aeropuertos o en casos de emergencias nacionales. A partir de la intervención por la AAJ, ésta deberá abonar a la Compañía todos los ingresos recolectados en los aeropuertos durante el periodo de intervención. Cuando la AAJ interviene en los bienes de dominio público que son objeto de la concesión del aeropuerto, en virtud de cualquier acontecimiento o para evitar interrupciones materiales en el servicio, la Compañía está obligada a asumir todos los costos (excepto las pérdidas consecuenciales) y gastos asociados con la AAJ ejerciendo sus derechos de intervención. No puede haber ninguna garantía de que la Compañía recibirá una compensación equivalente al valor de su inversión por cualquier daño adicional relacionado con sus concesiones y con los bienes relacionados.

En caso de notificación y consultas de buena fe para evitar la terminación por parte de la AAJ, se podrían dar por terminado los contratos de concesión por incumplimiento por parte de la Compañía. Independientemente de la causa para la terminación, un pago por cancelación se realizará a cada aeropuerto sobre una terminación o revocación de la concesión. Sin embargo, los acuerdos de concesión expresamente limitan la responsabilidad de la AAJ a tal cargo por terminación. En el caso de que la AAJ termine la concesión, con o sin causa, no puede haber ninguna garantía de que la pérdida de la concesión del aeropuerto de Montego Bay o de Kingston no tendrían un efecto adverso significativo sobre las actividades y resultados de operación de la Compañía. Véase *“La Emisora – Descripción del Negocio – Legislación Aplicable y Situación Tributaria - Marco Regulatorio – Principal regulación en Jamaica – Derechos de AAJ para continuar, terminar o conceder una nueva concesión”*.

Los Gobiernos de México y de Jamaica podrían otorgar nuevas concesiones que compitan con los aeropuertos de la Compañía.

Los Gobiernos de México y Jamaica podrían otorgar concesiones adicionales para operar aeropuertos existentes que actualmente son operados por él mismo, autorizar la construcción de nuevos aeropuertos o permitir a los aeródromos privados que atienden aviación general a cambiar a aeropuertos internacionales y permitirles recibir vuelos de ruta regular tanto nacionales como internacionales, situaciones que podrían guiar a un incremento en la competencia para los aeropuertos de GAP.

Un factor que podría incrementar en forma significativa la competencia con otros aeropuertos es la expansión de los permisos de los aeropuertos privados existentes que actualmente no están autorizados a operar vuelos comerciales de ruta regular. De acuerdo con la Ley de Aeropuertos, un aeropuerto privado que ha operado con un permiso para dar servicio público durante un periodo de cinco años automáticamente adquiere el derecho de también operar vuelos comerciales de ruta regular y de recibir una concesión para operar como un aeropuerto de servicio público. Adicionalmente, a través de una modificación propuesta por la SCT y confirmada por el Presidente de la República Mexicana, un aeropuerto operando con un permiso para dar servicio público puede convertirse en aeropuerto internacional.

Cualquier competencia de cualquier otro aeropuerto adicional podría tener un efecto material adverso en el negocio de GAP y en sus resultados de operación. Bajo ciertas circunstancias, el otorgamiento de una concesión para un nuevo aeropuerto o un aeropuerto existente debe ser hecho a través de un proceso de licitación pública. En el caso de que una concesión que pueda competir con los aeropuertos de GAP sea ofrecida a través de un proceso de licitación pública, GAP no puede asegurar que participaría en dicho proceso, o que tendría éxito si lo hiciese. Para mayor detalle ver “*La Emisora — Legislación aplicable y situación tributaria — Principal regulación en Jamaica*”.

La SCT podría requerir el monitoreo de ciertos movimientos de aeronaves en los aeropuertos mexicanos de GAP, que actualmente no son controlados por la Compañía, situación que podría resultar en un incremento de los costos.

SENEAM podría requerir que se monitoreen ciertos movimientos de aeronaves en los aeropuertos mexicanos de la Compañía, actividad que actualmente no es realizada, lo que podría resultar en un aumento en los costos. SENEAM requiere actualmente, operar y controlar los movimientos de las aeronaves dentro y fuera de las puertas de embarque y desembarque y en las posiciones remotas en los aeropuertos de Guadalajara, Tijuana y Puerto Vallarta. En el resto de los aeropuertos mexicanos de GAP, dichos movimientos de las aeronaves son monitoreados y controlados directamente por SENEAM. Si SENEAM requiere en el futuro a GAP que éste controle los movimientos, o si GAP, con el propósito de eficientar la operación, solicita controlar las aeronaves directamente en cualquiera de los aeropuertos mexicanos restantes de la Compañía, los resultados de operación de la Compañía podrían ser negativamente impactados por el incremento en las primas de las pólizas de seguro de responsabilidad civil y otros gastos resultantes de la toma de control de dichas operaciones.

La AFAC podría exigir a la Compañía ampliar el horario de operación oficial en los aeropuertos mexicanos, lo que podría dar lugar a un incremento en los costos de operación.

La AFAC es responsable de establecer los horarios oficiales de operación a los aeropuertos mexicanos de GAP. Fuera de los horarios oficiales de operación de los aeropuertos mexicanos, la Compañía tiene permitido cobrar el doble de sus tarifas por los servicios que presta. Actualmente, los Aeropuertos de Guadalajara, Puerto Vallarta y Morelia tienen horarios de operación de 24 horas. La AFAC puede emitir un decreto extendiendo el horario oficial de operación de uno o más del resto de los aeropuertos de GAP del horario actual, lo cual limitaría a la Compañía a duplicar las tarifas por servicios fuera de horario en los aeropuertos para los cuales el decreto fuera emitido. Por ejemplo, a partir del 2 de abril de 2015, el horario de operación del Aeropuerto de Los Cabos se extendió de 7:00 am a 6:00 pm a de 7:00 am a 9:00 pm. Estas extensiones de los horarios oficiales de operación resultan en incrementos en los costos de operación, por lo que la Compañía no puede asegurar si serán capaces de recuperar dichos costos.

La legislación tributaria en México podría tener un efecto adverso en la condición financiera y resultados de operación de la Compañía.

Los términos de las concesiones mexicanas no eximen a GAP de las leyes fiscales aplicables en México. Los cambios en las leyes y reglamentos fiscales podrían aumentar significativamente las obligaciones tributarias, lo que podría generar un impacto material adverso en los resultados de operación.

Por ejemplo, el 1° de enero de 2014, entraron en vigor leyes tributarias a partir de la Reforma Tributaria en México, que, entre otras modificaciones: mantuvieron la tasa del 30% de impuesto sobre la renta para personas morales; impusieron la retención de impuesto respecto a dividendos pagados a accionistas mexicanos y extranjeros; eliminaron deducciones que se permitían previamente respecto a pagos entre partes relacionadas o para ciertas personas morales extranjeras; limitaron las deducciones fiscales de los salarios pagados a los empleados e incrementaron el impuesto al valor agregado en las zonas fronterizas del país.

La Compañía no puede predecir el impacto que tendrán los cambios en las leyes tributarias, si se implementa y aplica completamente a la Compañía, al negocio, a la condición financiera y a los resultados de operación. En adición a lo anterior, no se puede predecir el impacto indirecto que dicha legislación pueda tener sobre los clientes y accionistas.

Cambios en las leyes mexicanas, regulaciones y decretos aplicables a la Compañía podrían tener un efecto adverso en los resultados de operación de GAP.

En años recientes, el Gobierno Federal Mexicano ha implementado varios cambios a las leyes aplicables a compañías mexicanas, incluyendo a la Compañía. Por ejemplo, en marzo de 2021, el Congreso de la Unión en México aprobó una reforma a la Ley de la Industria Eléctrica donde la principal modificación es a la estructura legal para la generación y uso de energía eléctrica. Esta reforma podría tener un impacto negativo en los costos de electricidad de los aeropuertos de GAP. Asimismo, en materia laboral, existe una iniciativa de reforma en materia de subcontratación, que, entre otros, podría limitar la subcontratación e impactar el esquema de repartición de utilidades, y no podemos prever el impacto de estas reformas si llegaran a implementarse, ni sus términos finales. Las condiciones incluidas en las concesiones mexicanas no exentan a la Compañía de los cambios a las leyes. Cambios en la Constitución Mexicana o a cualquier otra ley mexicana podrían tener un efecto material adverso en los resultados de operación de la Compañía.

Para más información sobre las regulaciones a los aeropuertos de México ver “*La Emisora – Descripción del Negocio - Legislación Aplicable y Situación Tributaria - Marco regulatorio*”.

1c.3. Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con los Accionistas de GAP.

AMP, el socio estratégico de la Compañía, tiene una influencia significativa sobre las operaciones de la Compañía y sus intereses podrían ser distintos a los del resto de los accionistas.

AMP mantiene la propiedad de las acciones Serie “BB” equivalentes al 15% del capital social de GAP. Las acciones Serie “BB” tienen derechos especiales que otorgan una influencia significativa sobre las operaciones de la Compañía. A través del derecho de AMP de nombrar y remover a funcionarios de la administración, AMP participa en el proceso de toma de decisiones de la Compañía en áreas tales como estrategia de negocios, operaciones, finanzas, adquisiciones y enajenaciones de activos o negocios.

De conformidad con los estatutos de la Compañía, AMP (como tenedora de las acciones Serie “BB”) tiene el derecho (previa opinión del Comité de Nominaciones y Compensaciones) de designar y remover a los funcionarios de primer nivel, de elegir a cuatro miembros del Consejo de Administración y sus respectivos suplentes, así como de designar a tres miembros del Comité Operativo y de designar al 20% de los miembros de cada uno de los Comités restantes de GAP (o un miembro de cualquier Comité que esté integrado por menos de cinco miembros). Los miembros del Comité de Auditoría son seleccionados cumpliendo las reglas de independencia conforme a las leyes y regulaciones mexicanas y de Estados Unidos. Ciertos asuntos requieren el voto favorable de la mayoría de las acciones Serie “BB” de las que el actual tenedor es AMP (incluyendo entre otras, la aprobación de los estados financieros, aumentos o disminuciones de capital social, el pago de dividendos, la modificación de los estatutos de GAP y cualquier modificación que tenga como objetivo modificar o anular su derecho para designar a los funcionarios del primer nivel de la administración de GAP), estos derechos no están sujetos a la vigencia del contrato de asistencia técnica y del contrato de participación. De conformidad con los estatutos de GAP, si en cualquier momento AMP (como tenedor de las acciones Serie “BB”) tuviera menos del 7.65% del capital social de GAP en forma de acciones Serie “BB”, dichas acciones deberán de ser convertidas en acciones Serie “B”, lo que produciría que AMP perdiera todos sus derechos especiales. Adicionalmente, los accionistas de AMP han suscrito acuerdos estableciendo entre ellos ciertos derechos de veto relacionados con el ejercicio de AMP de sus derechos de veto y otros derechos, lo que incrementa el riesgo de llegar a una situación en la que no se tome decisión alguna en la Asamblea de Accionistas de AMP y, finalmente, en la Asamblea de Accionistas de GAP. Es decir, diferentes puntos de vista respecto de la administración de GAP por los Accionistas de AMP, podría afectar las operaciones y resultados de GAP. Los intereses de AMP podrían ser diferentes a los del resto de los accionistas de GAP.

Disputas entre los accionistas de AMP pueden afectar las Asambleas de Accionistas o a la Administración.

El 19 de noviembre de 2014, CMA se convirtió en propietario del 66.66% del capital social de AMP. Como resultado de esta transacción, CMA acordó que es necesario el consentimiento del accionista minoritario con respecto a ciertas acciones o decisiones importantes. Ver “*Administración – Administradores y accionistas – Principales Accionistas*”.

En el pasado han ocurrido ciertas disputas entre los accionistas de AMP. Si ocurrieran disputas entre los accionistas de AMP en el futuro, no es posible predecir si éstas provocarían bloqueos en la Asamblea de Accionistas y si éstas pudieran distraer a la Administración o qué efectos pudieran tener en el precio de la acción, su liquidez o el valor de mercado de las acciones de GAP, en los mercados de valores en los que cotiza o los efectos que dichos conflictos puedan tener en la Compañía, en sus resultados de operación o en su situación financiera. Además, los derechos de veto, nombramiento y otros derechos que tiene AMP, podrían afectar adversamente las operaciones y constituir un obstáculo para que GAP pueda atraer a un nuevo accionista estratégico y/u operador.

En caso de que AMP, el socio principal de la Compañía, decidiera enajenar todo o parte de sus acciones en la Compañía, las operaciones de la Compañía podrían verse afectadas de manera adversa.

Actualmente, AMP ejerce una influencia significativa en la administración de GAP. Conforme a los estatutos de la Compañía, sujeto a ciertas excepciones, las acciones de la Serie “BB” deberán ser convertidas en acciones Serie “B” antes de ser transferidas. Si AMP decidiera enajenar su inversión en la Compañía o dejara de ser tenedor de las acciones Serie “BB”, la administración de GAP podría sufrir cambios significativos y las operaciones y resultados de GAP podrían verse afectados de manera adversa y significativa.

Las operaciones de la Compañía podrían verse afectadas si no se renueva el contrato de asistencia técnica con AMP.

AMP presta servicios a GAP a través del contrato de asistencia técnica, en el cual AMP provee a los aeropuertos de su experiencia en la operación del sector aeronáutico y en la estrategia para incrementar los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos, además de su conocimiento del Gobierno Mexicano y el sector empresarial y su asistencia para negociar el PMD. Por lo tanto, si GAP o AMP deciden no renovar el contrato de asistencia técnica, se requerirá más tiempo y potencialmente mayores costos para GAP si se reemplaza la experiencia del socio estratégico con nuevos contratos de consultores externos; además del costo posiblemente mayor, se pudiera tener un impacto en la estrategia de negocio y en los proyectos que están en curso, como la negociación exitosa del PMD, que podría tener un impacto en los planes, las inversiones y las tarifas que se aprueben, y por lo tanto afectaría la rentabilidad de la Compañía. Como consecuencia, los resultados de operación pudieran verse afectados negativamente. Para mayor detalle e información sobre el contrato de asistencia técnica con AMP ver “*La Emisora – Descripción del Negocio – Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales – Grupo México, S.A.B. de C.V. y algunas de sus subsidiarias impugnaron el acuerdo de participación de GAP con AMP*” y “*La Emisora – Historia y desarrollo de la Emisora – Evolución de la Compañía - Inversión de AMP*”.

El incumplimiento de ciertos requisitos en relación con los lineamientos de privatización y con el contrato de participación respecto de la privatización podría tener un efecto adverso y significativo en las operaciones de la Compañía o el valor de sus acciones.

De conformidad con los lineamientos publicados por el Gobierno Federal durante la primera etapa de la privatización de GAP y del contrato de participación que establece los derechos y obligaciones de cada una de las partes que participaron en la privatización de GAP, AMP asumió ciertos derechos y obligaciones.

Aunque GAP considera que AMP satisfizo todos los requisitos de los lineamientos de privatización y del contrato de participación, no se puede asegurar si en el futuro se presentarán reclamaciones o investigaciones oficiales respecto del cumplimiento de AMP bajo esos lineamientos. En el caso de futuras investigaciones o acusaciones oficiales de que AMP no cumple o no ha cumplido con los requisitos de los lineamientos de privatización o del contrato de participación, AMP podrá estar sujeto a multas y el contrato de asistencia técnica entre AMP y GAP podría darse por terminado, lo cual tendría un efecto adverso y significativo en las operaciones de la Compañía. Adicionalmente, no se puede asegurar que dichos sucesos no tendrían un efecto de relevancia en el valor de mercado de las acciones de la Compañía o en su liquidez.

Ciertas acciones de Grupo México, S.A.B. de C.V. pueden afectar de manera significativa a la administración de la Compañía, su situación financiera o sus resultados de operación.

Los Artículos X y XII de los estatutos sociales de GAP, entre otros, limitan el derecho de los accionistas de la Serie “B”, directamente o con partes relacionadas, excepto por AMP, de ser titulares de más del 10% de las acciones en circulación del capital social de la Compañía y cualquier accionista que sea titular de cualquier número de acciones en exceso de este porcentaje, deberá venderlas en oferta pública. Conforme a los estatutos sociales de la Compañía, en tanto no se efectuó la venta, las acciones de que sea titular el accionista que excedan del porcentaje máximo autorizado, carecerán de todo derecho de voto y no podrán ser representadas en Asamblea alguna.

El 13 de junio de 2011, Grupo México, S.A.B. de C.V. (“Grupo México”) anunció que su Consejo de Administración había aprobado la adquisición, directa o indirectamente, a través de una oferta pública de adquisición de acciones de al menos el 30% y hasta el 100% de las acciones en circulación de ese momento, excluyendo las acciones en tesorería, de GAP. Grupo México y su subsidiaria, Infraestructura y Transportes de México, S.A. de C.V. (“ITM”) iniciaron dos procedimientos legales, que buscaban: i) modificar los estatutos de GAP para eliminar las limitaciones anteriores y ii) dar por terminados los derechos especiales de AMP, propietario de las acciones Serie “BB”.

El 17 de junio de 2015, la Suprema Corte de Justicia de México emitió una sentencia de amparo declarando la validez de los artículos X y XII de los estatutos de GAP en relación con las limitaciones a la propiedad del capital social. El 17 de febrero de 2016, el Tribunal Superior de la Ciudad de México declaró que Grupo México e ITM están violando los estatutos de la Compañía, lo que resulta del hecho de que mantengan conjuntamente más del 10%

del capital social permitido en virtud del artículo X de los estatutos, ordenando a Grupo México y ITM la venta de las acciones de la Serie “B” que tengan por encima del 10% del capital social de la Compañía. Por tanto, la disputa iniciada por Grupo México e ITM sobre dichos Estatutos ha concluido en forma definitiva, ratificándose la vigencia y efectividad de estas disposiciones estatutarias, como siempre lo ha manifestado y defendido la Administración. Grupo México presentó una apelación sobre la sentencia. El 9 de noviembre de 2016, la apelación de Grupo México fue declarada infundada. GAP presentó una denuncia reclamando la compensación por gastos y honorarios. El 8 de mayo de 2019, un tribunal civil en la Ciudad de México accedió a la solicitud de amparo de Grupo México por una impugnación de la constitucionalidad del Artículo 48, Sección III de la Ley del Mercado de Valores de México. Posteriormente GAP presentó un recurso de amparo directo. El 26 de marzo de 2021, la Corte Civil de la Ciudad de México ratificó la validez del Artículo 48, Sección III de la Ley del Mercado de Valores de México y confirmó la validez de los artículos X y XII de los estatutos de la Compañía. Ver *“La Emisora — Descripción del negocio — Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales — Procedimientos legales — Litigio relacionado con Grupo México, S.A.B. de C.V. y demandas que buscan anular algunos artículos de los estatutos de GAP”*.

En su anuncio más reciente del anexo 13D ante la SEC el 19 de febrero de 2021 Grupo México comunicó a los mercados que era tenedora del 8.1% del total de las acciones emitidas de GAP. No es posible predecir hasta qué punto los conflictos con Grupo México distraerán a la administración de la Compañía, ni los efectos futuros de estos conflictos, sobre el precio de la acción, su liquidez o valor de mercado, respecto de los negocios, situación financiera o los resultados de operación de la Compañía.

1c.4. Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con México.

Condiciones económicas adversas en México podrían afectar adversamente la condición financiera y los resultados de operación de la Compañía.

Todas las operaciones de la Compañía realizadas en México dependen del comportamiento de la economía mexicana. Como resultado, el negocio de GAP, sus condiciones financieras o sus resultados de operación pueden verse afectados por la condición general de la economía mexicana, sobre la que no se tiene control. 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 nacionales, devaluación económica, una reducción del flujo de capital internacional, una reducción de la liquidez del sector bancario y altas tasas de desempleo. No se puede asumir que dichas condiciones no tendrán un efecto adverso en el negocio, su situación financiera y resultados de operación. Para más información ver *“La Emisora- Historia y Desarrollo de la Emisora- Eventos recientes- Eventos relacionados con el brote del COVID-19”*.

De acuerdo con el INEGI, el PIB aumentó 2.0% en 2018, y disminuyó 0.1% y 8.5% en 2019 y 2020, respectivamente, en todos los casos comparados con el año anterior. Las tasas de interés anualizadas para los Certificados de la Tesorería (“CETES”) emitidos a plazo de 28 días promediaron 7.6%, 7.8% y 5.2% para 2018, 2019 y 2020, respectivamente. Al 16 de abril de 2021, la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (“TIEE”) a plazo de 28 días fue del 4.2831%. Hasta el punto de que se incurra en deuda denominada en pesos, dicha deuda podría estar condicionada a tasas de interés altas.

Si la inflación o tasas de interés aumentan significativamente o la economía mexicana es impactada adversamente, el negocio, situación financiera o resultados de operación de GAP podrían ser afectados negativamente.

Adicionalmente, las condiciones económicas en México también pueden verse afectadas por la evolución política en los Estados Unidos, como el cambio en la administración en enero de 2021 y la evolución económica en Estados Unidos, como las tasas de interés, tipo de cambio y crecimiento del PIB, entre otros. La Compañía no puede asegurar que cualquier cambio en los Estados Unidos o en otro lugar no le afectará material y adversamente en el futuro.

La devaluación o fluctuación del peso con respecto al dólar podría afectar negativamente los resultados de operación y situación financiera de la Compañía.

Cualquier apreciación o depreciación del peso podría impactar el tráfico de pasajeros totales de GAP, lo que podría tener un efecto material adverso en los resultados de operación de GAP. Después de la devaluación del peso y las crisis económicas que comenzaron en 1994, el volumen total del tráfico de pasajeros en los aeropuertos de GAP en 1995 (en ese entonces, operados por ASA) disminuyó en comparación con los años anteriores, como un reflejo de la disminución del volumen del tráfico de pasajeros en México, decremento que fue mayor que el incremento en el tráfico de pasajeros internacionales. Otra disminución sustancial puede ocurrir y podría (a pesar de otros factores) conducir a una disminución en el tráfico nacional de pasajeros que no pudiera ser compensada por un aumento en el tráfico internacional de pasajeros. En 2018, el peso se apreció 0.3% frente al dólar. En 2019, el peso se apreció un 4.0% frente al dólar. En 2020, el peso se depreció 5.1% frente al dólar. Cualquier depreciación del peso podría afectar el volumen total de tráfico de pasajeros, debido al aumento de los gastos de viaje para los pasajeros nacionales, mientras que cualquier futura apreciación significativa del peso podría afectar al volumen de pasajeros, debido al aumento de los gastos de viaje para los pasajeros internacionales. Para más información ver *“La Emisora- Historia y Desarrollo de la Emisora- Eventos recientes- Eventos relacionados con el brote del COVID-19”*.

Los pasajeros y los vuelos internacionales pagan tarifas denominados en dólares. Sin embargo, en México, estas tarifas son facturadas y cobradas en pesos mexicanos. Debido a que estas tarifas se cobran al tipo de cambio promedio del mes precedente al mes del vuelo, una depreciación significativa del peso durante los dos últimos meses de cada año podría dar lugar a un excedente de las tarifas máximas, lo que puede ser una falta al cumplimiento de las tarifas máximas y una violación al título de concesión. Si una depreciación significativa del peso ocurriera, GAP podría estar obligado a otorgar descuentos a sus clientes para evitar excedentes sobre las tarifas

máximas. Por otro lado, una significativa apreciación del peso podría ocasionar el cobro sustancialmente inferior de las tarifas máximas por unidad de tráfico. No existe ninguna forma de recuperar los ingresos perdidos si se cobra menos de las tarifas máximas debido a una apreciación significativa del peso. La Compañía trata de establecer las tarifas máximas denominadas en dólares lo más cercano posible a las tarifas máximas para evitar que se excedan.

Derivado de la adquisición del 100% de las acciones de DCA en 2015, la Compañía incurrió en deuda en dólares. Una devaluación del peso podría incrementar el costo de la deuda denominada en dólares y causarle pérdidas por fluctuación cambiaria. En 2020, aproximadamente el 98.0% de los ingresos de MBJA y NMIA, el 60.0% de sus gastos de operación y el 99.0% de sus inversiones de capital, estuvieron denominados en dólares, el 40.0% restante de los gastos operativos y el 1.0% de las inversiones de capital están denominados en dólar jamaicano los cuales están relacionados con el dólar de Estados Unidos. Todo el endeudamiento de MBJA estuvo denominado en dólares durante 2020. Con base a lo anterior, las fluctuaciones en el tipo de cambio entre el peso mexicano y el dólar podrían afectar el desempeño de la Compañía a través de la consolidación de la información financiera y los resultados operativos de MBJA y NMIA.

Adicionalmente las fluctuaciones en el tipo de cambio entre el peso y el dólar, particularmente devaluaciones, podrían tener un efecto negativo en el equivalente en dólares del precio en pesos de las acciones Serie “B” en la BMV. Consecuentemente, es posible que dichas devaluaciones del peso afecten el precio en el mercado de las acciones de la Compañía. Las fluctuaciones en el tipo de cambio podrían también afectar la capacidad del banco depositario para hacer conversiones a dólares y hacer pagos oportunos de cualquier dividendo en pesos en efectivo y de otras distribuciones pagadas en relación con las acciones Serie “B”.

La Compañía no puede garantizar que la depreciación o la fluctuación del peso en relación con el dólar no obligue a otorgar descuentos para evitar excedentes sobre las tarifas máximas o que se realicen cobros sustancialmente inferiores de las tarifas máximas por unidad de tráfico, impactando negativamente el resultado financiero de la Compañía o el desempeño a través de la consolidación de los resultados financieros y operativos de MBJA y NMIA, o que se afecte negativamente en el mercado el precio de las acciones.

Adicionalmente, aunque la mayor parte de los costos de operación de la Compañía están denominados en pesos, la Compañía no puede predecir si el costo de servicio aumentará como resultado de la depreciación del peso o de otros factores.

El valor y los precios de las acciones emitidas por compañías mexicanas pueden verse afectados negativamente por la evolución en otros países.

El valor del mercado de las acciones de sociedades mexicanas se ve, en diferentes grados, afectado por las condiciones económicas y de mercado en otros países. Si bien las condiciones económicas en tales países pueden variar significativamente de las condiciones económicas en México, las reacciones de los inversionistas a la evolución negativa en otros países podrían tener un efecto significativo adverso en el valor comercial de las acciones de las compañías mexicanas. Por ejemplo, la suspensión de los créditos y la recesión mundial que comenzó en 2007 y continuó hasta 2009 tuvo un alto impacto en México, ya que el mercado de valores en dicho periodo cayó en un 48%. Del mismo modo, la crisis de la deuda europea que comenzó en Grecia y luego se extendió a otros países como Italia y España, ha afectado las instituciones financieras europeas y los mercados financieros alrededor de todo el mundo incluyendo México.

No se puede asegurar que los eventos en otros mercados de países emergentes, en el mercado de Estados Unidos o en otros países, no afectarán adversamente el negocio de GAP, su condición financiera y sus resultados de operación.

Las condiciones políticas en México podrían afectar adversa y significativamente la política económica mexicana o las condiciones de los negocios en México y en consecuencia, las operaciones de la Compañía.

El Gobierno Federal ha ejercido y continúa ejerciendo una influencia significativa sobre la economía mexicana. Las acciones del Gobierno Federal concernientes a la economía podrían afectar en forma significativa al sector privado mexicano, así como a las condiciones del mercado y por lo tanto los precios o rendimientos de los valores mexicanos, incluyendo los valores de GAP.

En 2018 se celebraron elecciones presidenciales en México, las cuales podrían conducir a cambios políticos, económicos y sociales fuera de nuestro control, además el 6 de junio del 2021, México celebrará elecciones de mitad de periodo, por lo que los mexicanos votarán por los 500 miembros del Congreso Mexicano y, en casi la mitad de los 32 gobernantes de los estados, por los Gobernadores, lo que podría dar lugar a condiciones económicas o políticas en México que podrían tener un impacto material en las operaciones de la Compañía. Al igual que con cualquier cambio de gobierno, se pueden producir cambios significativos en leyes o políticas públicas que pudieran afectar la situación política o económica en México, lo cual puede contribuir a la incertidumbre económica y a una mayor volatilidad de los mercados accionarios mexicanos y a las acciones emitidas por compañías mexicanas.

No se puede asegurar que los cambios en las políticas del Gobierno Federal no afectarán adversamente el negocio de la Compañía, su situación financiera o resultados de operación. Por lo tanto, no se puede asegurar que el desempeño político futuro en México, sobre el cual GAP no tiene control alguno, no tendrá un impacto desfavorable en su situación financiera o resultados de operación y perjudique la capacidad para hacer pagos de dividendos a sus accionistas o afecte el precio de la acción en el mercado.

El negocio de la Compañía podría ser afectado adversamente por otras reclamaciones de las autoridades municipales

Algunos de los aeropuertos Mexicanos de la Compañía están sujetos a reclamaciones de autoridades municipales donde operan, argumentando, entre otros, que dichos aeropuertos requieren licencias municipales para su operación, aunque la Compañía considera que dichas licencias no son necesarias. Si las autoridades municipales requieren licencias adicionales o cambian las leyes vigentes y la Compañía es incapaz de obtener las licencias necesarias o si no se realizan procedimientos para impugnar estos requerimientos, la Compañía pudiera tener un efecto adverso en las operaciones de los Aeropuertos y en consecuencia su situación financiera y los resultados de operación.

Los altos índices de criminalidad en México y la violencia relacionada con el tráfico de drogas, pueden afectar negativamente el negocio de GAP.

La alerta de viaje emitida por el Departamento de Estado de los Estados Unidos (oficina de asuntos consulares), la más reciente el 20 de abril de 2021, pidió mayor precaución al viajar a México debido a la delincuencia y el secuestro. Estas alertas emitidas enfatizan el alcance de la actividad criminal en diferentes estados y ciudades de México, incluyendo algunos estados donde se localizan aeropuertos de la Compañía, recomendando no viajar a Michoacán, Colima y Sinaloa, donde se localizan los aeropuertos de Morelia, Manzanillo y Los Mochis.

Además, las percepciones sobre el crimen en México y la violencia relacionada con el tráfico de drogas, también podrían tener un efecto adverso en nuestro negocio, ya que puede disminuir el tráfico internacional de pasajeros o el tráfico nacional de pasajeros en los aeropuertos localizados en los estados afectados.

Los altos índices de criminalidad en México y la violencia relacionada con el tráfico de drogas, pueden afectar de manera adversa el negocio de GAP como resultado del posible decremento en el tráfico internacional de pasajeros o incluso el tráfico nacional de pasajeros utilizando los aeropuertos de la Compañía en los estados afectados.

El incremento en la regulación ambiental en México podría afectar adversamente el negocio de GAP.

El nivel de regulación ambiental en México está aumentando y la aplicación de las leyes ambientales se ha vuelto más común. Por ejemplo, un nuevo mercado de dióxido de carbono (“CO2”) comenzó a operar en México durante 2018. El mercado requerirá que las industrias que generan más de cierta cantidad de emisiones de CO2 paguen los derechos al exceso de emisiones. A partir de 2019, las empresas sujetas a esta legislación fueron requeridas de informar sus emisiones globales para ser verificadas por el Registro Nacional de Emisiones (“RENE”). GAP está sujeta a esta legislación y comenzó a informar sobre sus emisiones en 2018. En 2019, la

Compañía comenzó a enviar sus informes de emisiones para que el Registro de Emisiones de México los verifique. Adicionalmente, se están discutiendo nuevos estándares de calidad del agua, lo que requeriría expandir y actualizar la planta de aguas residuales de la Compañía, para atender estos requerimientos.

No se puede asegurar que las regulaciones ambientales o su aplicación no cambiarán en un futuro, lo cual podría generar un efecto adverso en el negocio, en el resultado de las operaciones, prospecciones o condiciones financieras de GAP. Para mayor detalle de la regulación ambiental, ver *“La Emisora – Descripción del Negocio – Legislación Aplicable y Situación Tributaria – Marco Regulatorio- Regulación Ambiental”*.

1c.5. Ciertos Factores de riesgo relacionados con Jamaica

Las condiciones económicas adversas en Jamaica pueden afectar negativamente la condición financiera y los resultados de operación.

A pesar de que el 99% del tráfico de pasajeros en los aeropuertos de la Compañía en Jamaica consisten en pasajeros internacionales, las condiciones generales y el desempeño de la economía de Jamaica, sobre las cuales no se tiene control, pueden afectar adversamente el negocio, situación financiera y resultados de operación. Jamaica es un país pequeño, de mercado emergente, que ha luchado con bajos crecimientos de la economía y un alto nivel de deuda pública. Debido a su tamaño, el endeudamiento, la dependencia de las exportaciones a los principales mercados, como Estados Unidos y Canadá, y la concentración de su actividad económica en sus dos principales sectores, la minería de bauxita y el turismo, hace que la economía de Jamaica sea muy susceptible a las perturbaciones externas. Jamaica también se ha visto afectada por los problemas sociales y de seguridad, incluidos, entre otros, el tráfico de drogas y las altas tasas de crímenes violentos, el subempleo y el desempleo juvenil.

El crecimiento sigue siendo inferior a lo que se necesita para reducir la pobreza y el país continúa enfrentándose a graves problemas sociales que afectan predominantemente a los jóvenes, como son los altos niveles de delincuencia y violencia, así como, la elevada tasa de desempleo. El Instituto de Estadística de Jamaica estimó la tasa de desempleo de 12.6% en julio de 2020, por arriba del 7.8% presentado en julio de 2019 y 8.4% en julio de 2018.

Si las tasas de inflación o de interés de Jamaica aumentan significativamente o si la economía de Jamaica es de otra manera afectada, el negocio, situación financiera y resultados de operación de GAP podrían verse afectados negativamente. Para más información ver “*La Emisora- Historia y Desarrollo de la Emisora- Eventos recientes- Eventos relacionados con el brote del COVID-19*”.

Las condiciones políticas en Jamaica podrían afectar de manera material y sustancial las condiciones de negocio y a su vez, las operaciones de GAP en Jamaica.

Cualquier cambio de administración en el Gobierno de Jamaica, podría dar lugar a condiciones económicas o políticas en Jamaica que podrían tener un impacto material en las operaciones de la Compañía. Asimismo, cualquier cambio adverso en la legislación en un futuro, podría tener un impacto negativo en la Compañía, la situación financiera, resultados de operación o flujos de efectivo.

El negocio de GAP en Jamaica está sujeto a la regulación gubernamental sustancial.

Las concesiones de los aeropuertos de GAP en Jamaica están reguladas principalmente por la Autoridad Aeroportuaria de Jamaica (“AAJ”), que es una agencia del Gobierno de Jamaica, bajo la Ley de Aeropuertos de 1974. En abril de 2003, la AAJ delegó la responsabilidad operativa del Aeropuerto de Montego Bay a MBJA bajo los términos de la concesión, en donde MBJA es responsable de la gestión de las operaciones del día a día del aeropuerto de Montego Bay de acuerdo con los criterios específicos y estándares internacionales de comodidad, seguridad y servicio establecidos. Además, el 10 de octubre de 2018, la AAJ firmó el contrato de concesión con PACKAL por la administración del Aeropuerto de Kingston. La AAJ conserva la propiedad de los activos fijos de estos aeropuertos. Los aeropuertos de GAP en Jamaica pagan un derecho de concesión a la AAJ y al final del periodo transferirán la infraestructura y los bienes muebles adquiridos durante el periodo de la concesión a la AAJ. Evaluaciones de desempeño regulares y otras funciones de supervisión administrativa de contratos se llevan a cabo por la AAJ, como se especifica en el acuerdo de concesión.

No puede garantizarse que las regulaciones gubernamentales o su aplicación no cambien de tal forma que tengan un efecto material adverso en el negocio, resultados de operación, perspectivas o situación financiera de GAP. Sin embargo, hay algunas disposiciones dentro del Contrato de Concesión que ofrecen cierta protección a MBJA y a PACKAL en caso de cambios adversos en la legislación de Jamaica. En el caso de que existiera un cambio adverso en la legislación de Jamaica que resulte en un aumento inevitable de los costos o una reducción neta en los ingresos de ambos, tendrán derecho (sujeto a las disposiciones del Contrato de Concesión) a una compensación monetaria a pagar por parte de la AAJ. Ver “*La Emisora – Descripción del Negocio – Legislación Aplicable y Situación Tributaria – Marco Regulatorio – Principal regulación en Jamaica – Concesiones de los aeropuertos de Jamaica*”.

Los altos índices de delincuencia en Jamaica y la violencia relacionada con el tráfico de drogas podrían afectar adversamente el negocio de la Compañía

Las alertas de viaje emitidas por el Departamento de Estado de los Estados Unidos (oficina de asuntos consulares), la más reciente al 20 de abril de 2021, informan sobre los riesgos de viajar a Jamaica debido a i) medidas de seguridad y condiciones relacionadas con COVID-19 y ii) las amenazas de inseguridad por el aumento de delincuencia, incluidos los delitos violentos en muchas zonas de Jamaica. Las alertas de viaje enfatizan el aumento de la actividad criminal en diferentes ciudades de Jamaica, incluidas ciertas áreas de Montego Bay y en Kingston, cerca de donde se encuentran los aeropuertos de la Compañía.

Además, la percepción sobre el crimen en Jamaica y la violencia relacionada con el tráfico de drogas también pueden tener un efecto adverso en los resultados de GAP, ya que pueden disminuir el tráfico internacional de pasajeros dirigidos a Jamaica.

La legislación tributaria del gobierno en Jamaica puede tener un efecto adverso en la condición financiera y en los resultados de las operaciones de la Compañía.

El gobierno de Jamaica ha implementado en los últimos años varios cambios en las leyes tributarias aplicables a las empresas jamaicanas. Excepto por la retención de los impuestos en relación con los intereses de los préstamos comerciales y de accionistas a deudores no residentes y a los dividendos de accionistas no residentes. En el caso de los aeropuertos de GAP en Jamaica, hay ciertas exenciones en los derechos de aduana y el impuesto general al consumo sobre las principales inversiones de capital. Los términos de nuestros Contratos de Concesión no nos eximen de la aplicación general de los cambios en ley tributaria de Jamaica. Cambios en las leyes y regulaciones tributarias en Jamaica podrían aumentar significativamente los impuestos, lo que podría generar un impacto material adverso en los resultados de operación de la Compañía.

La Compañía no puede predecir el impacto que los cambios en la ley tendrán, si son completamente implementados y si aplicarán a las operaciones de la Compañía, en nuestro negocio, en la situación financiera y en los resultados de operación. Además, la Compañía no puede predecir el impacto indirecto que dicha legislación podría tener sobre los clientes y accionistas.

1c.6. Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con la Estructura Societaria, las Acciones y los Mercados de Valores.

La capacidad de la Compañía para pagar dividendos y liquidar su deuda depende de que sus subsidiarias le transfieran recursos y le paguen dividendos.

La Compañía es una sociedad controladora cuyos únicos activos significativos son las acciones de sus subsidiarias y sus posiciones de efectivo y equivalentes de efectivo. La capacidad de la Compañía para pagar dividendos y liquidar su deuda depende de que sus subsidiarias le paguen dividendos y le transfieran otros ingresos. La capacidad de las subsidiarias para pagar dividendos y transferir otros recursos a la Compañía podría estar sujeta a restricciones legales, regulatorias o contractuales.

Prelación en Caso de Concurso Mercantil o Quiebra.

En el caso de concurso mercantil o quiebra de GAP y su posterior liquidación, los accionistas serán considerados, en cuanto a su prelación para recibir un monto por la liquidación de sus acciones, como los últimos acreedores de GAP. Conforme a la Ley de Concursos Mercantiles, en caso de declaración de concurso mercantil o quiebra de GAP y su posterior liquidación, todos los créditos en contra de la masa incluyendo los créditos a favor de los trabajadores, los créditos fiscales y los créditos de todos los acreedores, tendrán preferencia sobre el derecho de los accionistas a recibir un monto por la liquidación de GAP.

En caso de la liquidación total de GAP, es muy probable que los accionistas de GAP, incluyendo los actuales dueños de las acciones Serie “B”, recuperen una cantidad significativamente inferior a la originalmente pagada por sus acciones.

Los estatutos sociales de la Compañía pueden desalentar adquisiciones y deprimir el mercado para las acciones.

Ciertas disposiciones de los estatutos sociales de GAP podrían tener el efecto de retrasar, diferir o prevenir una adquisición hostil de las acciones de GAP, que podría ser apoyada por ciertos accionistas. Por ejemplo, los accionistas individuales (o grupos de partes relacionadas a éstos) no pueden poseer más del 10% de las acciones Serie “B”, salvo en el caso en que se reformen los límites de participación accionaria. Además, en caso de que una persona o grupos de personas pretendan adquirir la titularidad del 30% o más de las acciones de la Compañía, conforme a la legislación mexicana, dichas personas estarán obligadas a realizar la adquisición mediante oferta pública, en los términos y con las excepciones previstas en la Ley del Mercado de Valores. Estas disposiciones pueden reducir el interés de ciertos inversionistas en las Acciones de GAP.

Como resultado de la volatilidad del mercado de valores mexicano, el precio de mercado de las acciones puede experimentar fluctuaciones extremas de precio y volumen de operación.

La falta de liquidez o volatilidad del mercado pueden limitar la capacidad de un tenedor de las Acciones Serie “B” para vender su participación y pueden también afectar adversamente el precio de mercado de las Acciones Serie “B”. El volumen de operación de instrumentos emitidos por empresas de mercados emergentes tiende a ser menor que el volumen de operación de instrumentos emitidos por países más desarrollados.

1d. OTROS VALORES.

Las acciones de la Compañía se encuentran listadas en la BMV y en la NYSE desde 2006. GAP cotiza en la NYSE por medio de ADRs, un ADR equivale a 10 acciones de la Compañía. Por otra parte, GAP emite certificados bursátiles en el mercado de deuda en México, los cuales están listados en BIVA.

De acuerdo con las regulaciones bursátiles a las que GAP está sujeta como empresa pública, es obligación de la Compañía, entregar en tiempo y forma y de manera simultánea la información trimestral y anual, así como eventos relevantes cuando éstos ocurran a las diversas autoridades bursátiles como son: la BMV, BIVA, CNBV, NYSE y la SEC.

Durante los últimos tres ejercicios sociales, la Compañía ha presentado en forma completa y oportuna toda la información que está obligada a presentar de forma periódica de acuerdo con las leyes aplicables en México y en los Estados Unidos.

Adicionalmente, el 16 de febrero de 2015, obtuvimos por parte de la CNBV una autorización para llevar a cabo la inscripción en el RNV con el No. 2992-4.19-2015-001-01, bajo la modalidad de programa de colocación de Certificados Bursátiles de Corto y Largo Plazo con carácter revolvente hasta por un monto de \$9,000.0 millones de pesos, mediante oficio número 153/5084/2015. El 21 de noviembre de 2018 obtuvimos por parte de la CNBV la actualización del programa de Certificados Bursátiles de Corto y Largo Plazo con carácter revolvente hasta por un monto de \$15,000.0 millones de pesos inscritos en el RNV con el No. 2992-4.19-2018-002, mediante el oficio 153/12515/2018. El 22 de junio de 2020, la Compañía obtuvo por parte de la CNBV una autorización en el RNV con el No. 2992-4.10-2020-003, bajo la modalidad de programa de colocación de Certificados Bursátiles de Corto y Largo Plazo con carácter revolvente hasta por un monto de \$42,200.0 millones de pesos, mediante oficio número 153/12434/2020. Para una descripción de la emisión de los Certificados Bursátiles ver *“Información financiera — Informe de créditos relevantes — Créditos relevantes en México”*.

1e. CAMBIOS SIGNIFICATIVOS A LOS DERECHOS DE VALORES INSCRITOS EN EL REGISTRO.

A la fecha de elaboración de este reporte, la Compañía ha efectuado los siguientes cambios significativos a los valores que tiene registrados en el RNV:

El 21 de noviembre de 2018, la Compañía recibió por parte de la CNBV el oficio No. 153/12621/2018 por la actualización de la inscripción en el RNV, de sus acciones representativas en el capital social de la parte variable por las resoluciones adoptadas en las Asambleas Generales Extraordinarias de Accionistas en las que se acordó reducir el monto representativo de la parte fija del capital social de la Compañía sin que se modifique el número de acciones que lo representan.

El 29 de marzo de 2019, la Compañía emitió 30 millones de Certificados Bursátiles a cinco años emitidos bajo el símbolo “GAP 19”, con un valor nominal de \$100 cada uno, por un valor total de \$3,000.0 millones de pesos, en el que los intereses son pagaderos cada 28 días a una tasa variable TIIE-28 más 45 puntos base, y el pago de capital se hará a su vencimiento, el 22 de marzo de 2024. Los recursos de esta emisión fueron destinados para financiar las inversiones previstas en el PMD 2019 y 2020, además de inversiones en infraestructura comercial en aeropuertos.

El 13 de febrero de 2020, la Compañía emitió 30 millones de Certificados Bursátiles a cinco años emitidos bajo el símbolo “GAP 20”, con un valor nominal de \$100 cada uno, por un valor total de \$3,000.0 millones de pesos, en el que los intereses son pagaderos cada 28 días a una tasa variable TIIE-28 más 17 puntos base, y el pago de capital se hará a su vencimiento, el 16 de febrero 2025. Los recursos de esta emisión fueron destinados principalmente al pago de la emisión realizada en el año 2015, bajo el nombre GAP 15 por un monto total de \$2,200 millones de pesos; así como al financiamiento de inversiones durante el 2020.

Esta emisión se realizó bajo el programa de \$15,000.0 millones de pesos aprobados por la CNBV el 16 de febrero de 2015 y actualizado el 21 de noviembre de 2018.

El 25 de junio de 2020, la Compañía emitió 6.02 millones de Certificados Bursátiles a tres años emitidos bajo el símbolo “GAP 20-2”, con un valor nominal de \$100 cada uno, para un valor total de \$602 millones de pesos, en el que los intereses son pagaderos cada 28 días a tasa variable de TIIE-28 más 85 puntos base y el pago del principal será al vencimiento, el 22 de junio de 2023. Los recursos de esta emisión fueron destinados para financiar las inversiones previstas para 2020 y 2021.

El 25 de junio de 2020, la Compañía emitió 35.98 millones de Certificados Bursátiles a siete años emitidos bajo el símbolo “GAP 20-3”, con un valor nominal de \$100 cada uno, para un monto total de \$3,598.0 millones de pesos en el que los intereses son pagaderos cada 182 días a tasa fija de 8.14% y el pago del principal será a su vencimiento, el 17 de junio de 2027. Los recursos de esta emisión fueron destinados para financiar las inversiones previstas para 2020 y 2021.

El 14 de agosto de 2020, la Compañía recibió la autorización por parte de la CNBV mediante oficio número 153/12617/2020 para la cancelación de los certificados bursátiles con clave de pizarra “GAP 15-2, GAP 16, GAP 17, GAP 17-2, GAP 19, GAP 20, GAP 20-2 y GAP 20-3” en la BMV con motivo de llevar a cabo el listado de los valores citados en BIVA en esa misma fecha.

Esta emisión se realizó bajo el programa de \$42,200.0 millones de pesos aprobados por la CNBV el 22 de junio de 2020. Para una descripción de las emisiones de los Certificados Bursátiles ver “*Información financiera — Informe de créditos relevantes — Créditos relevantes en México*”.

1f. DESTINO DE LOS FONDOS.

Los recursos obtenidos de la emisión de Certificados Bursátiles GAP 15, GAP 15-2, GAP 16, GAP 17, GAP 17-2, GAP 19, GAP 20, GAP 20-2 y GAP 20-3 fueron destinados para financiar las inversiones previstas en el PMD de la Compañía e inversiones en infraestructura comercial en aeropuertos en México, para los años 2015 al 2021 y realizar el pago de la emisión pública GAP 15 equivalente a 22 millones de Certificados Bursátiles por un valor de \$2,200.0 millones de pesos.

1g. DOCUMENTOS DE CARÁCTER PÚBLICO.

GAP pone a disposición de la comunidad financiera y otros interesados el presente documento a través de la página de la propia empresa (www.aeropuertosgap.com.mx) dentro de la sección “inversionistas”, o a través de la página de la BMV (www.bmv.com.mx) o a través de la página de la *Securities and Exchange Commission* (www.sec.gov). De cualquier manera, se podrán solicitar copias de dicha documentación a petición de cualquier inversionista, mediante una solicitud a GAP, en sus oficinas ubicadas en Avenida Mariano Otero No. 1249 – B, piso 6, Torre Pacífico, Col. Rinconada del Bosque, C.P. 44530, Guadalajara, Jalisco, México o al teléfono 01(33) 38 80 11 00 ext.20151, atención Lic. Saúl Villarreal García en la Dirección de Administración y Finanzas o en la siguiente dirección de correo electrónico: svillarreal@aeropuertosgap.com.mx.

II. LA EMISORA

2a. HISTORIA Y DESARROLLO DE LA EMISORA.

GAP es una sociedad anónima bursátil de capital variable constituida en la Ciudad de México el 25 de junio de 1998, bajo la legislación mexicana. Su denominación social es Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. y tiene un periodo de duración de 100 años.

La Compañía cuenta con concesiones para operar, mantener y desarrollar doce aeropuertos internacionales en la región Central y del Pacífico de México y dos aeropuertos internacionales en Jamaica. Como operadora de sus concesiones, la Compañía cobra tarifas específicas a las aerolíneas, pasajeros y a otros usuarios por el uso de las instalaciones de los aeropuertos. La Compañía también cobra rentas y obtiene otros ingresos derivados de actividades comerciales realizadas en los aeropuertos, tales como el alquiler de espacios a restaurantes y tiendas de conveniencia. Cada una de las concesiones mexicanas tiene una vigencia de 50 años a partir del 1° de noviembre de 1998. La vigencia de cada una de las concesiones puede ser renovada bajo ciertas circunstancias por la SCT hasta por 50 años adicionales.

La sociedad española DCA, subsidiaria de la Compañía, ostenta una participación del 74.5% en MBJA. MBJA tiene la concesión para operar el aeropuerto Sangster Internacional en la ciudad de Montego Bay en Jamaica, por un periodo de 30 años, iniciando el 12 de abril de 2003, pero no incluye ninguna disposición de prórroga.

El 10 de octubre de 2018, la Compañía firmó el contrato de concesión con el Gobierno de Jamaica para la operación, modernización y expansión del NMIA en Kingston, Jamaica, por un periodo de 25 años con una posible extensión de 5 años. La Compañía tomó control de la operación y administración del NMIA el 10 de octubre de 2019.

Las oficinas principales de la Compañía se ubican en Avenida Mariano Otero No. 1249 Torre Pacífico, Piso 6, Colonia Rinconada del Bosque, C.P. 44530, Guadalajara, Jalisco, México. El teléfono de la Compañía es (33) 3880-1100.

Apertura de Aeropuertos Mexicanos a la Inversión Privada.

En febrero de 1998, el Gobierno Federal emitió los Lineamientos Generales para la Apertura a la Inversión en el SAM. Conforme a los mismos, la SCT identificó a 35 de los 58 principales aeropuertos de México como susceptibles de inversión. Estos 35 aeropuertos fueron divididos en 4 grupos: el *Grupo Aeroportuario del Pacífico* o Grupo Pacífico (12 aeropuertos mexicanos), *Grupo Aeroportuario del Sureste*, o el Grupo Sureste (9 aeropuertos), *Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México*, o el Grupo Ciudad de México (1 aeropuerto) y el *Grupo Aeroportuario del Centro-Norte*, o el Grupo Centro-Norte (13 aeropuertos).

Dichos lineamientos establecen que los grupos aeroportuarios se abrirían a la inversión privada a través de un programa de dos etapas. En la primera etapa, se llevaron a cabo procesos de oferta pública para adjudicar una participación minoritaria en cada grupo aeroportuario (excepto el Grupo Ciudad de México) a un accionista estratégico. En la segunda etapa, toda o parte de la participación restante en cada grupo aeroportuario se vendería a través de ofertas públicas en los mercados de capitales mexicano e internacional.

Como resultado de la apertura de los aeropuertos mexicanos a la inversión privada, la Compañía y las subsidiarias dejaron de estar sujetas a las disposiciones mexicanas aplicables a sociedades de participación estatal mayoritaria, por lo que la Compañía considera que ello le otorgó mayor flexibilidad para desarrollar e implementar su estrategia de negocios y para responder a oportunidades potenciales de negocios.

Inversión de AMP.

En 1999, como parte de la primera etapa en el proceso de la apertura de los aeropuertos mexicanos a la inversión privada, el Gobierno Federal vendió una participación del 15% de la Compañía a AMP.

Los accionistas actuales de AMP son los siguientes:

- **CMA es propietaria del 66.66% de AMP.** CMA es una sociedad mexicana privada, 50% propiedad de Pal Aeropuertos, S.A. de C.V. (“PAL”) y 50% propiedad de Promotora Aeronáutica del Pacífico, S.A. de C.V. (“PAP”); PAL es una sociedad de propósito específico propiedad del señor Eduardo Sánchez Navarro Redo y Juan Gallardo Thurlow. PAP es una sociedad de propósito específico previamente propiedad de la señora Laura Díez Barroso Azcárraga y su esposo, el señor Carlos Laviada Ocejo. El 5 de mayo de 2020, la señora Díez Barroso y el señor Laviada Ocejo, transfirieron acciones de PAP a miembros directos de su familia. Para más información ver *“Administración — Operaciones con Personas Relacionadas y Conflictos de Interés”*. De conformidad con los lineamientos de privatización publicados por el Gobierno Federal durante la primera fase de la privatización de la Compañía, se requirió que el accionista estratégico tuviera, entre otras características, a un Socio Operador y a un Socio Mexicano (denominados socios clave), CMA es el principal Socio Clave de AMP, actuando como Socio Mexicano.
- **Aena Desarrollo Internacional es propietaria del 33.33% de AMP.** Aena Internacional es una subsidiaria propiedad total de AENA, S.A. (“Aena”). Empresa matriz de Grupo AENA. AENA, S.A. es una entidad propiedad del estado español en la que la propiedad accionaria está actualmente en posesión de E.P.E. Enaire una entidad de gobierno español, con un 51% y el 49% restante está en el mercado de valores español. Aena opera 46 aeropuertos y 2 helipuertos en España, 6 aeropuertos en Brasil, y es uno de los operadores más grandes de aeropuertos en el mundo. De conformidad con los lineamientos de privatización discutidos anteriormente, Aena Internacional es uno de los dos socios clave de AMP, actuando como su Socio Operador. Adicionalmente a su inversión en AMP, Aena Internacional es propietaria del 51.0% de London Luton Airport Holding III Limited, una compañía inglesa de aeropuertos que opera el aeropuerto Luton en Reino Unido. Adicionalmente, tiene participación accionaria relevante en dos aeropuertos concesionados en América Latina.

En 1999, AMP pagó al Gobierno Federal un total de \$2,453.4 millones de pesos (pesos nominales, excluyendo los intereses) (U.S.\$261.0 millones de dólares, basado en el tipo de cambio de la fecha de la oferta presentada por AMP a la SCT) para adquirir:

- Todas las acciones Serie “BB” de la Compañía, representativas del 15% del capital social de la Compañía;
- El derecho y la obligación de suscribir diversos contratos por la Compañía, el Gobierno Federal y el Socio Estratégico entre los que están un Contrato de Participación que establece los derechos y obligaciones de cada una de las partes participantes en el proceso de privatización, un Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología con una vigencia de quince años, que prevé los derechos y obligaciones de AMP para proveerle a la Compañía asistencia técnica contra la percepción de una cuota anual, y un convenio de accionistas, todos conforme a los términos establecidos durante el procedimiento de licitación pública. Estos contratos se describen con mayor detalle en el capítulo 4 del presente, en la sección de *“Administración — Operaciones con Personas Relacionadas y Conflictos de Interés”*.

El Contrato de Asistencia Técnica con AMP

Conforme al Contrato de Asistencia Técnica, AMP provee a la Compañía servicios de administración y consultoría, así como transferencia de tecnología, recibiendo como contraprestación una cuota anual. El Contrato de Asistencia Técnica le otorga a GAP una licencia exclusiva en México para utilizar toda la asistencia técnica y conocimientos de la industria transferidos por AMP o sus accionistas durante la vigencia de éste. AMP le proporciona a GAP asistencia en varias áreas incluyendo, entre otras el desarrollo de actividades comerciales, asistencia en la preparación de los PMD de cada uno de los aeropuertos que se requiere presentar ante la SCT, la preparación de estudios de mercado enfocados a incrementar tráfico de pasajeros y las mejoras en las operaciones aeroportuarias. La Administración de la Compañía considera que, si no se recibe la asistencia técnica que se presta a través del contrato con AMP, esto podría afectar significativamente el resultado de operación.

Al vencimiento, el Contrato de Asistencia Técnica se renueva automáticamente por 5 años adicionales a menos que una de las partes le notifique a la otra de la terminación del contrato por lo menos 60 días antes de la fecha de vencimiento programada. Bajo los estatutos de la Compañía, la decisión de renovar o cancelar el contrato requiere de la aprobación por parte del 51% de los accionistas Serie “B” de GAP distintos a AMP o de cualquier parte relacionada de AMP (si AMP o cualquier parte relacionada de AMP tuviera acciones Serie “B”). GAP o AMP pueden dar por terminado anticipadamente el Contrato de Asistencia Técnica si la otra parte no cumple con los términos del Contrato. El contrato de Asistencia Técnica con AMP fue automáticamente renovado el 25 de agosto de 2019 por 5 años más.

La cuota por asistencia técnica pactada es por el monto que sea mayor de entre U.S.\$4.0 millones ajustados anualmente por la inflación de los Estados Unidos desde el 25 de agosto de 2000 o el 5% del resultado consolidado de operación de los aeropuertos de México de la Compañía (calculado antes de la deducción de la cuota por asistencia técnica y depreciación y amortización, conforme a Mex NIF). La Compañía considera que esta estructura crea un incentivo para que AMP incremente las ganancias anuales consolidadas de la Compañía. AMP también tiene derecho al reembolso de los gastos en los que incurra con relación a los servicios que presta conforme al contrato. En 2018, 2019 y 2020 el monto de honorarios por asistencia técnica, basada en la utilidad de operación de los aeropuertos mexicanos de la Compañía, fue por \$411.5 millones de pesos, \$461.6 millones de pesos y \$289.1 millones de pesos, respectivamente. Estos importes representaron el 4.5%, 4.5% y 4.7%, de nuestra utilidad de operación consolidada (calculada antes de disminuir la cuota de asistencia técnica, impuestos a la utilidad y depreciación y amortización), respectivamente.

El contrato de asistencia técnica permite a AMP, sus accionistas y sus afiliadas prestar servicios adicionales siempre y cuando el Comité de Adquisiciones de la Compañía determine que estas personas relacionadas han presentado la postura más favorable en un proceso de licitación, en el cual hayan participado por lo menos tres posturas de terceros que no se consideren partes relacionadas. Para una descripción de este comité ver *“Administración — Información adicional administradores y accionistas — Vigilancia y Comités”*. Tanto los Estatutos Sociales, el contrato de participación y el contrato de asistencia técnica contienen ciertas cláusulas destinadas a evitar conflictos de intereses entre AMP y la Compañía.

Derechos y obligaciones de AMP de acuerdo con los estatutos de la Compañía

De conformidad con los estatutos de la Compañía, AMP (como tenedora de las acciones Serie “BB”) tiene el derecho (previa opinión del Comité de Nominaciones y Compensaciones) de designar y remover a los funcionarios de primer nivel de la administración, así como a elegir a cuatro miembros del Consejo de Administración y sus respectivos suplentes, a designar a 3 miembros del Comité Operativo y a designar al 20% de los miembros de cada uno de los Comités de GAP (un miembro de cada Comité que conste de menos de 5 miembros). En el Comité de Auditoría los miembros son seleccionados cumpliendo las reglas de independencia conforme a las leyes y regulaciones mexicanas y de Estados Unidos. De conformidad con los estatutos sociales, AMP (como tenedora de las acciones Serie “BB”) tiene el derecho de veto de ciertas acciones que requieran aprobación de los accionistas (incluyendo el pago de dividendos, la modificación de los estatutos de GAP, así como cualquier decisión que tenga como objetivo modificar o anular su derecho de designar a la alta dirección de la Compañía). Adicionalmente, los accionistas de AMP han suscrito acuerdos estableciendo entre ellos ciertos derechos de veto relacionados con el ejercicio de AMP de su derecho de veto y otros derechos, lo cual incrementa el

riesgo de no alcanzar acuerdos en las asambleas de accionistas de AMP y finalmente en las asambleas de accionistas de GAP.

Los estatutos establecen que, sujeto a ciertas excepciones, las acciones Serie “BB” deben ser convertidas a acciones Serie “B” antes de ser transferidas. Conforme a los estatutos y algunos de los acuerdos celebrados en relación con el proceso de privatización, AMP tenía prohibido transferir alguna de sus acciones Serie “BB” antes del 25 de agosto de 2004. A partir del 25 de agosto de 2014, AMP ha tenido la posibilidad de vender su tenencia accionaria remanente de acciones Serie “BB”. Sin embargo, de conformidad con los estatutos de la Compañía, si en cualquier momento AMP (como tenedora de las acciones Serie “BB”) tuviera menos del 7.65% del capital social de GAP en forma de acciones Serie “BB”, sus acciones serían convertidas a Serie “B” lo que resultaría en que AMP perdiera todos sus derechos especiales.

Acciones de AMP en Fideicomiso con Bancomext.

De conformidad con el contrato de participación mediante el cual se estableció el marco para la venta por parte del Gobierno Federal de las acciones Serie “BB” de GAP a AMP, esta última transmitió sus acciones Serie “BB” a un fideicomiso, del cual es fiduciario Bancomext.

De conformidad con los términos del fideicomiso, AMP puede instruir al fiduciario a votar las acciones fideicomitadas por hasta el 10% del capital social de la Compañía. Cualesquier acciones que excedan del 10% del capital social son votadas por el fiduciario en el mismo sentido que la mayoría de las acciones Serie “B” presentes en la Asamblea de Accionistas. El fideicomiso no afecta los derechos de veto ni el resto de los derechos especiales de los tenedores de las acciones Serie “BB”. Ver *“Administración — Estatutos Sociales y Otros Convenios”*.

Oferta Global y colocación de ADS en el NYSE

En 1999, el 85.0% restante del capital social de GAP fue transferido por el Gobierno Federal a un fideicomiso establecido con NAFIN, una sociedad nacional de crédito y banco de desarrollo controlado y propiedad del Gobierno Federal. NAFIN actuó como fiduciario de este fideicomiso de conformidad con las instrucciones de la Secretaría. Este fideicomiso fue el Accionista Vendedor del 85% del capital en acciones Serie “B” en la oferta global realizada el 24 de febrero de 2006 en la Bolsa Mexicana de Valores en México y en el New York Stock Exchange en los mercados internacionales, la cual correspondió a la segunda etapa de la privatización de GAP de conformidad con el proceso de apertura de los aeropuertos mexicanos a la inversión privada. Las ganancias netas de la venta de las acciones que obtuvo el Accionista Vendedor a través de la Oferta Global en la que se vendieron la totalidad de las acciones transferidas a NAFIN, fueron entregados al Gobierno Federal.

Programas Maestros de Desarrollo.

De conformidad con los términos de las concesiones mexicanas, cada una de las concesionarias mexicanas debe presentar un PMD para aprobación por la SCT cada cinco años. Cada PMD incluye compromisos de inversión para la parte regulada de los ingresos (incluyendo inversiones de capital y mejoras) por un periodo de cinco años. Una vez aprobados por la SCT, estos compromisos se vuelven obligatorios de acuerdo con los términos de las concesiones mexicanas.

El 12 de diciembre de 2019, la SCT aprobó los PMD por cada uno de los aeropuertos para el periodo de cinco años del 1° de enero del 2020 al 31 de diciembre de 2024. Debido a la pandemia por COVID-19, la Compañía retrasó ciertas inversiones de capital no obligatorias y durante el mes de agosto de 2020, la Compañía presentó una propuesta para un Proceso de Revisión Extraordinaria del PMD con la SCT, en respuesta al impacto de la pandemia COVID-19 en las operaciones de la Compañía. Ver *“Información general - Factores de riesgo - Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con las Operaciones de GAP - “La evolución de los efectos relacionados con el brote de COVID-19 ha tenido y puede seguir teniendo un impacto adverso en la situación financiera o resultados de operación de la Compañía” y “La Emisora- Historia y Desarrollo de la Emisora- Eventos recientes- Eventos relacionados con el brote del COVID-19”*. Los ajustes a los PMD aprobados como resultado de este Proceso de Revisión Extraordinaria y anunciados el 30 de noviembre de 2020, posponen las inversiones en aproximadamente 20 meses. Como tal, ciertas inversiones que estaban programadas para concluir en 2024 ahora concluirán en 2026.

Las inversiones comprometidas disminuyeron un 27% para el periodo 2020-2024, derivado del Proceso de Revisión Extraordinaria.

La siguiente tabla refleja las inversiones de capital históricas. Las inversiones de capital históricas se reportan en base al flujo de efectivo, lo cual significa que las inversiones de capital son iguales a las inversiones efectivamente pagadas por cada aeropuerto durante el año, no las inversiones realizadas por los aeropuertos durante ese año y que no fueron pagadas en ese mismo año. Las inversiones que se muestran en la siguiente tabla reflejan las erogaciones realmente pagadas por los aeropuertos en los años indicados. Para poder comparar contra los compromisos de inversión de cada año, al importe de inversión de capital histórico se deben restar las inversiones pendientes de pago realizadas en el año anterior y a su vez sumar las inversiones realizadas y no pagadas en el año en curso. Para el 2018, 2019 y 2020 el total de las inversiones realizadas pero no pagadas fueron, \$318.5 millones de pesos, \$286.4 millones de pesos y \$540.9 millones de pesos, respectivamente. Sustancialmente la mayoría de estas inversiones se llevaron a cabo conforme a los términos de los PMD.

	Al 31 de diciembre de		
	2018	2019	2020
	(miles de pesos)		
Guadalajara	\$ 271,966	\$ 990,610	\$ 882,798
Tijuana	377,220	356,236	744,672
Los Cabos	417,856	343,284	421,328
Puerto Vallarta	98,196	70,480	212,032
Guanajuato	114,035	69,496	33,177
Hermosillo	61,107	43,671	84,613
Mexicali	117,174	40,465	139,475
La Paz	93,959	76,181	67,979
Aguascalientes	22,430	70,536	49,375
Morelia	34,223	48,261	82,389
Los Mochis	44,162	32,918	38,422
Manzanillo	36,346	31,339	29,908
Otros ⁽¹⁾	153,676	53,505	118,481
Total	\$ 1,842,350	\$ 2,226,982	\$ 2,904,649

(1) Incluye SIAP, CORSA, PCP, ADP y la Fundación GAP

La siguiente tabla presenta las inversiones de capital históricas por tipo de inversión en todos los aeropuertos por los años indicados:

Inversiones de Capital Históricas por Tipo en los Aeropuertos Mexicanos

	Al 31 de diciembre de		
	2018	2019	2020
	(miles de pesos)		
Terminales	\$ 733,284	\$ 1,271,197	\$ 1,758,019
Pistas y rodajes	518,656	543,597	609,013
Maquinaria y equipo	515,370	389,379	507,866
Otros	75,040	22,809	29,751
Total	\$ 1,842,350	\$ 2,226,982	\$ 2,904,649

Durante 2018, 2019 y 2020 las inversiones de capital fueron financiadas por los flujos de efectivo de las operaciones en un 1.9%, 2.4% y 3.1%, respectivamente, mientras que el remanente se pagó con certificados bursátiles de largo plazo emitidos en el mercado de valores mexicano. En el futuro, la Compañía continuará financiando una porción significativa de las inversiones de capital de sus aeropuertos mexicanos a través de nuevos certificados bursátiles de largo plazo en el mercado de valores mexicano, sin embargo, la capacidad de incurrir en deuda puede estar restringida por los niveles de endeudamiento y condiciones del mercado. Ver “*Información Financiera — Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Emisora — Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital*”.

Las inversiones de capital de 2020 fueron asignadas a las siguientes clases de inversiones en la mayoría de los aeropuertos mexicanos:

- *Terminales.* Durante el 2020, se continuó con la expansión de varios aeropuertos de la Compañía, renovando y expandiendo partes ya existentes del aeropuerto y con la continuación de la construcción de nuevos edificios terminales, principalmente en los aeropuertos de Tijuana, Los Cabos, Mexicali, Morelia y Guadalajara.
- *Pistas y plataformas.* Durante el 2020, se continuó con la renovación y expansión de pistas y plataformas en varios aeropuertos de la Compañía, incluyendo los aeropuertos de Tijuana, Guadalajara, Puerto Vallarta, La Paz y Aguascalientes.
- *Maquinaria y equipo.* La Compañía invirtió en maquinaria y equipo de última tecnología, sistema de manejo de equipaje, detectores de metales, otros equipos de seguridad relacionados, aeropasillos, equipos de aire acondicionado y sistemas de información al público.
- *Otros.* Durante el 2020, la Compañía inició la construcción de sistemas de paneles solares en el área de estacionamiento de sus aeropuertos en México, con excepción del aeropuerto de Los Cabos por normatividad de energía local. El sistema consistirá en más de 40,000 metros cuadrados de instalación de paneles solares, que producirán más de 14.3MWH. Esto reducirá el consumo de energía y la huella de carbono de los aeropuertos, de la misma manera protegerá a los pasajeros y sus vehículos de la luz solar, el viento y la lluvia. Durante 2020, se completó la instalación de paneles solares en los aeropuertos de Aguascalientes, Guanajuato, Guadalajara, La Paz, Los Mochis, Manzanillo, Mexicali, Morelia y Puerto Vallarta y se espera concluir en Hermosillo y Tijuana durante el primer trimestre de 2021.

Las siguientes tablas presentan los compromisos de inversión estimados para cada aeropuerto en México, para el periodo de cinco años del 2020 al 2024 de acuerdo con los PMD expresado en miles de pesos constantes al 31 de diciembre de 2017, que fueron aprobados por la SCT inicialmente el 12 de diciembre de 2019 y revisados el 30 de noviembre de 2020. Se requiere cumplir con los compromisos de inversión conforme a los PMD en una base de año por año.

Compromisos de Inversión por Aeropuerto (2020-2024)⁽¹⁾

	Al 31 de diciembre de					
	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2020-2024
	(miles de pesos) ⁽²⁾					
Guadalajara	\$ 1,095,712	\$ 1,148,523	\$ 1,843,155	\$ 1,063,267	\$ 1,180,132	\$ 6,330,791
Puerto Vallarta	205,956	450,956	660,397	901,625	807,678	3,026,612
Tijuana	796,943	1,456,857	438,001	161,784	118,382	2,980,967
Los Cabos	395,869	496,216	272,952	236,278	177,928	1,579,243
Guanajuato	57,390	88,614	33,273	69,521	53,081	301,879
La Paz	115,819	92,343	40,968	24,129	20,773	294,032
Hermosillo	57,959	93,970	53,066	29,849	56,805	291,649
Aguascalientes	78,883	98,106	53,676	26,339	23,040	280,044
Mexicali	32,385	47,818	46,077	56,762	23,755	207,708
Morelia	32,716	51,576	35,098	50,682	19,510	189,582
Los Mochis	40,426	40,980	11,069	53,38	31,097	176,911
Manzanillo	26,439	48,629	30,176	21,757	15,670	142,671
Total	\$ 2,936,500	\$ 4,123,588	\$ 3,517,909	\$ 2,696,240	\$ 2,527,851	\$ 15,802,088

(1) Cifras ajustadas como resultado del Proceso de Revisión Extraordinaria y anunciadas el 30 de noviembre de 2020.

(2) En pesos constantes al 31 de diciembre de 2017. Estas cantidades se basan en compromisos de inversión aprobados por la SCT. Debido a que las cifras están expresadas en pesos constantes al 31 de diciembre de 2017, los montos por inversiones en los periodos no transcurridos son ajustados para tener en cuenta los incrementos en el INPP-pys, sector construcción desde la fecha de aprobación del PMD vigente en ese momento.

Las siguientes tablas muestran los compromisos de inversión de 2020 a 2024 por tipo de inversión:

Compromisos de Inversión por Tipo de nuestros aeropuertos mexicanos. (2020-2024)⁽¹⁾

	Al 31 de diciembre de					
	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2020-2024
	(miles de pesos) ⁽²⁾					
Terminales	\$ 615,871	\$ 1,596,652	\$ 1,108,056	\$ 908,152	\$ 1,030,532	\$ 5,259,263
Pistas y rodajes	581,160	872,257	1,312,920	901,954	687,209	4,355,499
Maquinaria y equipo	1,049,789	1,141,268	196,985	368,029	392,687	3,148,759
Otros	689,680	513,411	899,948	518,105	417,423	3,038,566
Total	\$ 2,936,500	\$ 4,123,588	\$ 3,517,909	\$ 2,696,240	\$ 2,527,851	\$ 15,802,088

(1) Cifras ajustadas como resultado del Proceso de Revisión Extraordinaria y anunciadas el 30 de noviembre de 2020.

(2) En pesos constantes al 31 de diciembre de 2017. Estas cantidades se basan en compromisos de inversión aprobados por la SCT. Debido a que las cifras están expresadas en pesos constantes al 31 de diciembre de 2017, los montos por inversiones en los periodos no transcurridos son ajustados para tener en cuenta los incrementos en el INPP-pys, sector construcción desde la fecha de aprobación del PMD vigente en ese momento.

En ocasiones existen diferencias entre las inversiones comprometidas y las inversiones de capital históricas debido principalmente a: i) las inversiones de capital históricas realizadas, pero no pagadas durante el año previo, menos las inversiones de capital históricas realizadas durante el año en curso y no pagadas, ii) ajustes por inflación y (iii) las inversiones diferidas en los dos primeros meses siguientes al ejercicio fiscal correspondiente, entre otros factores.

El 88.1% del total de la inversión comprometida bajo el PMD para el periodo 2020-2024, se asignó a cuatro aeropuertos: Guadalajara, Puerto Vallarta, Tijuana y Los Cabos.

La Compañía espera que la porción remanente del PMD para el periodo de 2020-2024 sea financiada principalmente a través del mercado de deuda en México, sujeto a los niveles de endeudamiento y las condiciones del mercado. Ver *“Información Financiera – Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Emisora – Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital – Financiamiento”*.

Adquisición de DCA.

El 20 de abril de 2015 la Compañía cerró y pagó la transacción para la adquisición del 100.0% de las acciones de la sociedad española DCA. La adquisición se realizó después de un proceso de licitación privado y confidencial que concluyó a favor de GAP. El pago total de la transacción fue de U.S.\$191.0 millones. La Compañía financió el 100% de la adquisición de DCA a través de préstamos puente con fuentes externas provistas por Scotiabank Inverlat, S.A. (“Scotiabank”) y BBVA Bancomer S.A. (“BBVA”), con vencimiento en enero y febrero de 2021, respectivamente. En octubre de 2020, la Compañía firmó dos nuevos contratos de préstamos a largo plazo, también con Scotiabank y BBVA, para el refinanciamiento de los préstamos puente por U.S.\$191.0 millones. Ver *“Información Financiera – Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Emisora – Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital – Financiamiento”*.

Activos de DCA.

DCA tiene una participación del 74.5% en MBJA, entidad que tiene la concesión para operar, mantener y utilizar el aeropuerto Internacional Montego Bay, en Jamaica. Vantage, una empresa canadiense que opera el aeropuerto internacional de Vancouver posee la participación restante del 25.5% de las acciones de MBJA. El aeropuerto de Montego Bay es el principal aeropuerto de Jamaica, que se encuentra en la ciudad de Montego Bay, en el centro del corredor turístico entre Negril y Ocho Ríos, donde se encuentra localizada el 88% de la capacidad hotelera de la isla, ver *“Información General – Factores de Riesgo – Ciertos Factores de Riesgo relacionados con Jamaica”*. Con base en su experiencia y en la experiencia de Vantage en el sector aeroportuario, la Compañía considera que esta cooperación fortalecerá a MBJA, beneficiándola tanto en los términos de operaciones como de rentabilidad.

DCA también tiene una participación del 14.77% en SCL, quién fue el operador del aeropuerto internacional de Santiago de Chile, hasta el 30 de septiembre de 2015. Al vencimiento de la concesión para operar el aeropuerto de Santiago de Chile, esos activos fueron devueltos inmediatamente al gobierno chileno y al nuevo operador. De acuerdo con el contrato de concesión, existe un plazo de un año a partir de la entrega de los activos de la concesión durante los cuales el concesionario sigue siendo responsable de cualquier defecto latente en dichos activos. Después de este periodo y un periodo posterior de un año SCL deberá liquidarse de acuerdo con las regulaciones corporativas y fiscales chilenas. Durante 2016, la Compañía recibió dividendos y reembolso de capital por \$58.9 millones de pesos. En 2018, la Compañía recibió un reembolso de capital por \$10.0 millones de pesos. Aunque SCL ya no tendrá operaciones, SCL deberá seguir vigente por un año adicional después de la transferencia. Después de ese primer año, SCL seguirá existiendo hasta su disolución de acuerdo con la norma tributaria de Chile, se espera liquidar esta subsidiaria en diciembre de 2023 y en el transcurso liquidar algunos procesos legales pendientes.

MBJA.

El 3 de abril de 2003, MBJA celebró un Contrato de Concesión con la AAJ, con el cual la AAJ concedió a MBJA el derecho y la obligación de rehabilitar, desarrollar, operar y mantener el aeropuerto internacional de Montego Bay durante 30 años a partir del 12 de abril de 2003 (el contrato de concesión). MBJA, como el operador del aeropuerto llevará las funciones de la AAJ con respecto al aeropuerto de Montego Bay y tiene la obligación de proporcionar los servicios aeroportuarios establecidos en el contrato de concesión en el aeropuerto. El contrato de concesión se rige por las leyes de Jamaica y MBJA no puede ceder sus derechos u obligaciones en virtud del acuerdo, excepto con el consentimiento previo por escrito de la AAJ. Bajo los términos del acuerdo de concesión, MBJA también tiene algunas otras obligaciones para realizar inversiones de capital. Ver *“La Emisora – Descripción del Negocio – Legislación Aplicable y Situación Tributaria – Marco regulatorio – Principal regulación en Jamaica – Concesión del Aeropuerto de Montego Bay”*.

MBJA realizó inversiones de capital por U.S.\$34.2 millones en 2018, U.S.\$11.7 millones en 2019 y U.S.\$9.9 millones en 2020. En 2020, las inversiones de capital fueron destinadas a la expansión del edificio terminal y estacionamiento, la modernización de equipos, como pasillos, camiones de bomberos, entre otros, así como a la instalación de una planta de energía solar fotovoltaica. Los compromisos de inversión por el periodo de abril de 2015 y hasta diciembre de 2019, fueron por U.S.\$37.9 millones. En diciembre de 2019, la AAJ aprobó las inversiones comprometidas por U.S. \$111.7 millones para el periodo 2020-2024 para MBJA. En diciembre de 2020, como resultado del impacto económico de la pandemia COVID-19, la AAJ otorgó a MBJA el diferimiento de inversión de capital para 2020 para que estas inversiones puedan comenzar en junio de 2021. En el pasado, los compromisos de inversión de MBJA fueron financiados principalmente por préstamos bancarios y por flujos de efectivo de las operaciones, por lo que, en 2020 MBJA contrató una línea de crédito por U.S.\$60.0 millones con The Bank of Nova Scotia y Bank of Nova Scotia Jamaica Limited para financiar una parte de estos proyectos. Ver *“Información financiera – Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Entidad – Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital – Inversiones de Capital – Inversiones de capital en Jamaica”*.

La siguiente tabla muestra nuestras inversiones comprometidas estimadas desde 2020 hasta 2024, bajo el nuevo PDI:

	Al 31 de diciembre de					Total
	2020	2021	2022	2023	2024	2020-2024
Montego Bay	41.9	34.0	21.9	13.0	0.9	111.7
.....						

En la asamblea general anual celebrada el 23 de marzo de 2017, los accionistas de MBJA aprobaron el pago de dividendos por U.S.\$26.0 millones, para ser distribuidos proporcionalmente a los accionistas. Por lo tanto, el 22 de enero de 2018, MBJA pagó dividendos de aproximadamente U.S.\$19.4 millones a DCA. En la asamblea general anual celebrada el 12 de junio de 2018, los accionistas de MBJA aprobaron el pago de dividendos por U.S.\$30.0 millones, para ser distribuidos proporcionalmente a los accionistas. Por lo tanto, el 26 de septiembre de 2018, MBJA pagó dividendos de aproximadamente U.S.\$22.4 millones a DCA. En la asamblea general anual celebrada el 4 de diciembre de 2019, los accionistas de MBJA aprobaron el pago de dividendos por U.S.\$30.0 millones, para ser distribuidos proporcionalmente a los accionistas. Por lo tanto, el 16 de diciembre de 2019, MBJA pagó dividendos de aproximadamente U.S.\$22.4 millones a DCA. En el 2020, no se aprobaron dividendos por los accionistas de MBJA.

De acuerdo con la petición de rebalanceo presentada en diciembre de 2020, estas inversiones comprometidas podrían cambiar una vez que se obtenga la resolución final.

PACKAL.

El 10 de octubre de 2018, PACKAL celebró un contrato de concesión con la AAJ, con el cual la autoridad otorgó a PACKAL el derecho de rehabilitar, desarrollar, operar y mantener a NMIA por un período de 25 años, con una posible extensión de 5 años, a partir del 10 de octubre de 2019. De conformidad con los términos del acuerdo de concesión, la Compañía pagó U.S.\$7.1 millones (U.S.\$2.1 millones para la Corporación Financiera Internacional (“CFI”) y U.S.\$5.0 millones para la AAJ). PACKAL está obligado a pagarle a la AAJ un derecho de concesión del 62.01% del total de los ingresos aeronáuticos y comerciales. Todos los activos de larga duración ubicados en NMIA son propiedad de AAJ. Al vencimiento del plazo del acuerdo de concesión otorgado, los activos, incluidas todas las mejoras realizadas a las instalaciones del aeropuerto durante el plazo de las concesiones, se revertirán automáticamente a favor de la AAJ. En diciembre de 2019, la AAJ aprobó las inversiones comprometidas por U.S. \$101.4 millones para el PDI de PACKAL del periodo 2020-2024. En diciembre de 2020, como resultado de la pandemia COVID-19 y su impacto económico, la AAJ otorgó a PACKAL el diferimiento de las inversiones de capital establecido para el 2020 para que estas inversiones puedan comenzar en junio de 2021. Estas inversiones serán financiadas, principalmente, a través de deuda bancaria y subordinada.

La siguiente tabla muestra nuestras inversiones comprometidas estimadas desde 2020 hasta 2024, bajo el nuevo PDI:

	Al 31 de diciembre de					Total
	2020	2021	2022	2023	2024	2020-2024
			(millones de dólares)			
Kingston	16.2	28.9	34.9	8.9	12.5	101.4
.....						

De acuerdo con la petición de rebalanceo presentada en diciembre de 2020, estas inversiones comprometidas podrían cambiar una vez que se obtenga la resolución final.

2a.1. EVENTOS RECIENTES

Eventos relacionados con el brote del COVID-19

En diciembre de 2019, se reportó la aparición de una nueva cepa de coronavirus conocida como COVID-19, en Wuhan, provincia de Hubei, China. En enero de 2020, el COVID-19 se propagó a otros países, incluyendo a Estados Unidos, intensificando los esfuerzos para contener la propagación. El COVID-19 ha llevado a la imposición de restricciones de viaje por parte de los gobiernos, cancelaciones de vuelos y una notable disminución en la demanda de pasajeros para viajes aéreos domésticos e internacionales. La probabilidad de que continúe el periodo de una demanda de viajes reducida es alta, lo que continuará resultando en una pérdida significativa de ingresos. Consulte el punto *“Información general - Factores de riesgo - Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con las Operaciones de GAP -La evolución de los efectos relacionados con el brote de COVID-19 han tenido y pueden seguir teniendo un impacto adverso en la situación financiera o resultados de operación de la Compañía”*.

Como resultado de estas u otras condiciones más allá del control de la Compañía, los resultados de operación de GAP podrían ser volátiles y estar sujetos a cambios rápidos e inesperados. En consecuencia, para mantener la liquidez, la Compañía implementó durante 2020 las siguientes medidas:

- i) Un plan de contención del costo de servicio, cerrando temporalmente áreas operacionales que no se encuentran en uso, disminuyendo el consumo de la energía eléctrica, los servicios de seguridad, mantenimiento y limpieza de acuerdo con la demanda de pasajeros, para operar con los mínimos necesarios sin afectar la calidad del servicio.
- ii) Aplazamiento de inversiones de capital no obligatorias.
- iii) De conformidad con la aprobación del Consejo de Administración, se pospuso la propuesta de distribución de dividendos y reducciones de capital en 2020 que había sido anunciada el 11 de marzo como parte de la Asamblea General de Accionistas prevista para el 28 de abril de 2020, la cual fue pospuesta; adicionalmente, la Compañía obtuvo el aplazamiento de inversiones comprometidas para 2020 bajo los Programas Maestros de Desarrollo y Programa de Desarrollo de Inversión con las autoridades correspondientes de México y Jamaica, respectivamente, también la Compañía obtuvo la autorización para hacer el rebalanceo en México para todo el quinquenio (2020-2024), ajustando el nivel de Capex. En el caso de Jamaica, la Compañía solicitó la petición de revisar las tarifas, Capex y los términos y condiciones del Contrato de Concesión, con el fin de obtener un rebalanceo en ambos aeropuertos. La petición se encuentra en revisión y se espera una resolución en el último trimestre del 2021.
- iv) Se otorgaron algunos diferimientos en los pagos de las aerolíneas y se implementó un programa para incentivar a las aerolíneas a reanudar rutas y frecuencias en línea con las que existían antes de la pandemia.
- v) Se otorgaron a los clientes comerciales descuentos sobre la renta mínima garantizada de acuerdo con el porcentaje de decrecimiento en el tráfico de pasajeros en cada aeropuerto y se suscribieron acuerdos de diferimientos de pago para respaldar su liquidez y asegurar la operación de dichos clientes; sin embargo, como resultado la reserva para cuentas incobrables de la Compañía en 2020 se incrementó; y
- vi) Se negoció con instituciones financieras el refinanciamiento de dos préstamos bancarios con BBVA y Scotiabank por U.S.\$191.0 millones, en conjunto. La Compañía también obtuvo dos préstamos nuevos por BBVA y Scotiabank por \$1,000.0 millones de pesos cada uno. Los recursos se utilizaron para fines corporativos.

Como resultado de estas acciones, en 2020 la Compañía logró un flujo operativo de caja positivo, aunque significativamente menor que el flujo de 2019. El efectivo y equivalentes de efectivo aumentaron \$6,944.4 millones de pesos, o 92.6%, pasando de \$7,500.2 millones de pesos en 2019 a \$14,444.5 millones de pesos en 2020. Al 31 de marzo de 2021, el saldo de la posición de efectivo de la Compañía fue de \$14,728.4 millones de pesos, de los cuales el 65.9% estaba denominado en dólares para cumplir con los compromisos con empleados, proveedores y acreedores. Asimismo, la Compañía monitoreó indicadores de salud financiera y realizó pruebas de deterioro de activos a largo plazo, pérdidas crediticias esperadas y recuperación de activos por impuestos diferidos, concluyendo que no hubo

impactos significativos en los estados financieros consolidados. En consecuencia, la Compañía anticipa que podrá cumplir con todas las obligaciones financieras y operativas con el efectivo actual.

Además, la Compañía continúa con los protocolos de salud y seguridad establecidos por las autoridades y agencias de cada país en los que opera y se encuentra monitoreando la evolución del brote de COVID-19. Se han tomado medidas e implementado políticas para proteger a los empleados de la Compañía y a las empresas y comunidades que se encuentran alrededor de las operaciones de la Compañía, por las amenazas planteadas debido a la pandemia COVID-19. La Compañía obtuvo el sello “Safe Travels” otorgado por el Consejo Mundial de Viajes y Turismo (“WTTC” por sus siglas en inglés), que certifica el compromiso de la Compañía para cumplir los protocolos de salud e higiene recomendados por COVID-19.

Aunque se espera que continúe el impacto negativo en los resultados operativos y financieros debido al brote de COVID-19, no se prevé un riesgo para la continuidad general del negocio. Se han realizado análisis preliminares de los resultados financieros a corto, medio y largo plazo, y no se ha identificado ningún deterioro significativo de los activos. Sin embargo, la demanda de viajes puede disminuir más de lo esperado, lo que podría magnificar el impacto del brote de COVID-19. En consecuencia, se continuará monitoreando y analizando la situación de cerca. No se esperan interrupciones al negocio. La Compañía tiene la capacidad de continuar como negocio en marcha y no prevé la cancelación de operaciones en ninguno de sus aeropuertos.

La Compañía no puede predecir con certeza el impacto del brote de COVID-19 en el negocio, clientes, proveedores y empleados, así como en los viajes aéreos internacionales, en general. Tampoco se puede predecir el grado en que el brote de COVID-19 puede afectar la demanda de viajes aéreos en las regiones nacionales en las que la Compañía opera, o si las continuas restricciones de viaje, así como los temores de la población en general con respecto a los viajes aéreos, pueden tener un impacto adverso en el negocio y en los resultados de la operación. El impacto global y doméstico del brote de COVID-19 en el negocio dependerá de su duración y su continuo impacto en la economía mundial.

Fluctuación del Peso.

Debido a que las tarifas en dólares en México se facturan teniendo en cuenta el promedio del tipo de cambio de los 30 días anteriores a la fecha de un vuelo, una depreciación significativa del peso durante los últimos dos meses de cualquier año podría dar como resultado que la Compañía supere las tarifas máximas, lo que sería una violación al contrato de concesión y puede ser exigible la emisión de un reembolso a los clientes de las aerolíneas para evitar exceder las tarifas máximas.

En tanto la Compañía pueda asegurar que los ingresos no excedan las tarifas máximas, como se mencionó anteriormente, la depreciación del peso tiene un efecto positivo en los ingresos comerciales y aeronáuticos, mientras que la apreciación del peso tiene un efecto negativo. Las tarifas aplicadas a los pasajeros internacionales, vuelos internacionales y algunos de los contratos comerciales están denominadas en dólares, pero sólo las tarifas para los pasajeros y vuelos internacionales son facturadas y cobradas en pesos mexicanos. Por lo tanto, la depreciación del peso frente al dólar da como resultado la obtención de más pesos en comparación con aquellos obtenidos antes de la depreciación del peso, mientras que la apreciación del peso frente al dólar da como resultado obtener menos pesos. A medida que el peso se aprecia frente al dólar, se obtienen menos pesos que antes, lo que podría resultar en una disminución de los ingresos comerciales en el futuro, especialmente si la apreciación continúa o supera los niveles históricos de apreciación. Ver “*Información General, Factores de Riesgo, -Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con México*”.

En 2018, el peso se depreció alcanzando \$19.66 pesos por dólar al 31 de diciembre de 2018. En 2019, el peso se apreció, alcanzando \$18.84 pesos por dólar al 31 de diciembre de 2019. En 2020, el peso se depreció, alcanzando \$19.95 pesos por dólar al 31 de diciembre de 2020. El 16 de abril de 2021, el tipo de cambio fue \$19.9120 pesos por dólar.

Financiamiento de Inversiones de Capital.

El 25 de junio de 2020 la Compañía emitió 42.0 millones de Certificados Bursátiles con un valor nominal de \$100 cada uno, para un valor total de \$4,200 millones de pesos, con el pago del principal al vencimiento, bajo la modalidad de vasos comunicantes: i) \$602 millones de pesos de estos bonos son a una tasa variable de TIIE-28 más 85 puntos base; con el pago del principal al vencimiento el 22 de junio de 2023 y ii) \$3,598.0 millones de pesos cuyos intereses son pagaderos cada 182 días a tasa fija de 8.14%; y el pago del principal el 17 de junio de 2027. Los recursos de esta emisión fueron destinados para financiar las inversiones previstas para 2020 y 2021.

Esta emisión se realizó bajo el programa de \$42,200.0 millones de pesos aprobados por la CNBV el 22 de junio de 2020. Para una descripción de las emisiones de los Certificados Bursátiles ver “*Información financiera — Informe de créditos relevantes — Créditos relevantes en México*”.

Recompra de Acciones.

El 1° de julio de 2020 los accionistas de la Compañía autorizaron el monto por hasta \$1,550 millones de pesos para poder ser utilizado en la recompra de acciones Serie “B” a discreción del Consejo de Administración y las políticas de GAP, hasta la próxima Asamblea General de Accionistas.

Al 31 de diciembre de 2020 el número de acciones recompradas en tesorería fue de 35,424,453. La Compañía reactivó la recompra el 1° de marzo de 2021. Al 16 de abril de 2021 la Compañía ha recomprado 2,288,939 acciones a un precio promedio por acción de \$218.44 por un total de \$500.0 millones. Al 16 de abril de 2021 la Compañía tiene un total de 37,713,392 acciones en tesorería.

2b. DESCRIPCIÓN DEL NEGOCIO.

La Compañía opera doce aeropuertos internacionales en México y dos aeropuertos internacionales en Jamaica.

Operaciones en México

La Compañía opera doce aeropuertos en México, los cuales dan servicio en dos áreas metropolitanas importantes (Guadalajara y Tijuana), diversos destinos turísticos (Puerto Vallarta, Los Cabos, La Paz y Manzanillo) y un número de ciudades de proporciones medianas (Hermosillo, Guanajuato, Morelia, Aguascalientes, Mexicali y Los Mochis). Los aeropuertos mexicanos que opera la Compañía se encuentran ubicados en nueve de los 32 estados de México, cubriendo un territorio de aproximadamente 566,000 kilómetros cuadrados, con una población de aproximadamente 31.9 millones de habitantes según el censo poblacional del 2020 publicado por el INEGI. Todos los aeropuertos están designados como aeropuertos internacionales bajo la ley mexicana, lo cual significa que están equipados para recibir vuelos internacionales y mantener servicios de aduana, de reabastecimiento de combustible y de migración operados por el Gobierno Federal.

Los aeropuertos en México recibieron aproximadamente 40.5 millones, 43.6 millones y 25.1 millones de pasajeros terminales en 2018, 2019 y 2020, respectivamente lo que ubica a la Compañía entre los operadores de aeropuertos privados más grandes de América. Al 31 de diciembre de 2020, cinco de los aeropuertos de la Compañía figuraron entre los diez aeropuertos más concurridos de México, con base en el tráfico de pasajeros de aviación comercial, de conformidad con los datos publicados por la SCT. De acuerdo con dichas publicaciones, el tráfico de pasajeros de aviación comercial de la Compañía representó el 26.9%, 27.2% y 31.9%, del total del tráfico de pasajeros terminales atendidos por la red aeroportuaria del país, durante 2018, 2019 y 2020, respectivamente. En 2020 la Compañía tuvo ingresos totales en México por \$10,170.0 millones de pesos, de los cuales \$8,167.6 millones de pesos corresponden a la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos y \$2,002.4 millones de pesos corresponden a los ingresos por adiciones a bienes concesionados.

Los aeropuertos mexicanos que opera la Compañía dan servicio a diversas rutas internacionales importantes, tales como Guadalajara-Los Angeles, la cual fue posicionada, por número de pasajeros, como la ruta internacional más concurrida en México durante 2020, de conformidad con la AFAC. Adicionalmente, los aeropuertos de la Compañía dan servicio a destinos vacacionales importantes como Puerto Vallarta y Los Cabos, los cuales están entre los destinos más populares en México visitados por turistas de Estados Unidos. Los aeropuertos de la Compañía también dan servicio a diversas rutas nacionales importantes, incluyendo Guadalajara-Ciudad de México, la cual fue la tercera ruta más concurrida en el país durante 2020, de conformidad con la AFAC. Otras rutas nacionales que figuran entre las más concurridas en términos de tráfico de pasajeros totales durante 2020 incluyen las de Ciudad de México-Tijuana y Guadalajara-Tijuana, que de conformidad con la AFAC fueron la cuarta y quinta ruta más concurridas, respectivamente.

Derivado de un acuerdo de aviación bilateral entre México y los Estados Unidos que entró en vigor el 21 de agosto de 2016, se prevé un aumento en las aerolíneas que prestan servicios a las rutas existentes entre México y los Estados Unidos, así como la incorporación de nuevas rutas y un aumento en la frecuencia de vuelos en rutas existentes. El acuerdo también otorga a las aerolíneas mexicanas la capacidad de penetrar aún más en los mercados internacionales. Creemos que nuestro negocio se ha beneficiado y continuará beneficiándose de esta enmienda, como resultado de un mayor servicio a los aeropuertos mexicanos por parte de las aerolíneas estadounidenses.

La siguiente tabla muestra los diez aeropuertos más concurridos en México en términos de pasajeros terminales durante 2020:

Aeropuerto	Pasajeros de Aviación Totales 2020 (en miles)
Ciudad de México ⁽¹⁾	21,977
Cancún.....	12,259
Guadalajara*.....	8,125
Monterrey.....	6,317
Tijuana*.....	4,994
Los Cabos*.....	3,064
Puerto Vallarta*.....	2,536
Guanajuato*	1,388
Mérida	1,378
Culiacán.....	1,297

*Indica los aeropuertos operados por GAP.

Fuente: SCT y datos de la Compañía.

⁽¹⁾ Pasajeros por aviación comercial.

Guadalajara y Tijuana se encuentran entre las ciudades más importantes de México con industria maquiladora. La planta maquiladora es una instalación de fabricación a la que se importan principalmente materias primas y de la cual productos terminados se exportan, con el fabricante pagando un arancel sobre el valor agregado en México. Las plantas maquiladoras originalmente se encontraban concentradas en la frontera entre Estados Unidos y México, pero recientemente se han trasladado al sur del país con el fin de acceder a costos laborales más bajos y mano de obra más diversa y para aprovechar ciertos insumos disponibles de proveedores mexicanos. En 2020, los aeropuertos de Guadalajara y Tijuana representaron el tercero y cuarto aeropuerto, respectivamente, más concurrido de México, en términos de tráfico de pasajeros, de acuerdo con la información de la SCT. En 2018, 2019 y 2020, los aeropuertos de Guadalajara y Tijuana conjuntamente representaron aproximadamente el 54.8%, 54.5% y 57.6%, respectivamente, del total del tráfico de pasajeros terminales de los aeropuertos mexicanos de la Compañía y el 47.4%, 51.4% y 54.3%, del total de los ingresos de los aeropuertos mexicanos de la Compañía, respectivamente, (en 2018, 2019 y 2020, representaron el 49.4%, 49.3% y 51.7%, respectivamente, de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de los aeropuertos mexicanos de la Compañía).

México es uno de los destinos turísticos más importantes en el mundo. Históricamente ha estado ubicado entre los primeros quince países en términos de visitantes extranjeros a nivel mundial. En 2019 ocupó el séptimo lugar con 45 millones de turistas internacionales según la Secretaría de Turismo. Como resultado de la pandemia por COVID-19, el turismo a nivel mundial se vio drásticamente afectado durante el 2020, la Secretaría de Turismo de México reportó aproximadamente 24.3 millones de turistas internacionales. La industria turística es uno de los principales generadores de divisas en la economía mexicana. Dentro de México, la región del Océano Pacífico (donde la mayoría de los aeropuertos están ubicados) es de los principales destinos turísticos, debido a su cultura y sus playas, en donde operan numerosos hoteles y resorts. Cuatro de los aeropuertos que opera la Compañía, Puerto Vallarta, Los Cabos, La Paz y Manzanillo, se ubican en destinos turísticos muy populares en México. De estos destinos turísticos, Los Cabos y Puerto Vallarta son los más populares, con Los Cabos representado el tercer destino turístico internacional más popular de México y Puerto Vallarta el cuarto, en cuanto a visitantes en 2020, de conformidad con el Instituto Nacional de Migración. Los Cabos y Puerto Vallarta recibieron aproximadamente a 3.1 millones y 2.5 millones de pasajeros terminales, respectivamente, en 2020 (5.6 millones y 5.1 millones de pasajeros, respectivamente, en 2019). En 2018, 2019 y 2020, Los Cabos y Puerto Vallarta representaron, conjuntamente, el 24.8%, 24.5% y 20.1%, respectivamente, del total de pasajeros terminales de los aeropuertos mexicanos de la Compañía, y el 32.9%, 30.0% y 28.3%, respectivamente, del total de ingresos de los aeropuertos mexicanos de la Compañía (32.0%, 31.5% y 30.3%, respectivamente, de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de los aeropuertos mexicanos de la Compañía). Adicionalmente, estos dos aeropuertos tienen terminal FBO, que se especializa en dar servicios a la aviación general, tales como carga de combustible, limpieza y alimentos.

Los seis aeropuertos restantes de la Compañía atienden ciudades de mediano tamaño, como lo son Hermosillo, León, Morelia, Aguascalientes, Mexicali y Los Mochis, con diversas actividades económicas. Dichas ciudades son centros industriales (Hermosillo, León, Aguascalientes y Mexicali) y/o regiones agrícolas importantes (León, Morelia y Los Mochis). En 2018, 2019 y 2020 los seis aeropuertos de la Compañía que atienden ciudades de mediano tamaño contribuyeron con aproximadamente el 17.7%, 18.3% y 17.5% del tráfico total de pasajeros terminales de los aeropuertos mexicanos y el 16.7%, 15.7% y 17.4% del total de ingresos de los aeropuertos mexicanos (16.1%, 16.7% y 18.0% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de los aeropuertos mexicanos). De estos seis aeropuertos, el Aeropuerto Internacional de Guanajuato tiene el mayor volumen de tráfico de pasajeros, en 2018, 2019 y 2020 representó aproximadamente el 5.8%, 6.3% y 5.5% de los pasajeros terminales de los aeropuertos mexicanos y el 5.6%, 5.8% y 4.8% del total de ingresos de los aeropuertos mexicanos (5.9%, 6.4% y 5.5% de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de los aeropuertos mexicanos), respectivamente.

Operaciones en Jamaica.

El aeropuerto de Montego Bay está equipado para recibir vuelos internacionales, cuenta con un FBO, operaciones de carga, impulsadas por las exportaciones agrícolas de la isla, que sirve como puerta de entrada principal para los viajes aéreos internacionales a Jamaica, un importante y creciente destino turístico internacional. En 2020, fue el tercer aeropuerto de mayor actividad en la región del Caribe, excluyendo Cuba, en términos de tráfico de pasajeros de aviación comercial, de acuerdo con ACI. Localizado en Montego Bay, que está en el centro geográfico del corredor turístico de la zona costera de Negril y Ocho Ríos donde está localizado, de acuerdo con la Junta de Turismo de Jamaica, el 88.0% de la capacidad hotelera de la isla. El aeropuerto de Montego Bay facilita el tránsito de más del 70.0% de los turistas que llegan a la isla. En 2020, 1.6 millones de pasajeros terminales viajaron por el aeropuerto de Montego Bay, un decremento del 65.8% respecto al año anterior, de los cuales el 99.0% fueron pasajeros internacionales. De los pasajeros totales en 2020, el 74.0% procedían de los Estados Unidos, el 15.0% de Canadá el 9.0% de Europa y 2.0% de otros países.

En 2018, 2019 y 2020 el aeropuerto de Montego Bay atendió a 4.5 millones, 4.7 millones y 1.6 millones de pasajeros terminales, respectivamente. Durante 2018, los ingresos totales de MBJA ascendieron a \$2,509.5 millones de pesos, de los cuales \$1,419.7 millones de pesos procedían de los ingresos aeronáuticos, \$543.9 millones de pesos de los ingresos no aeronáuticos y \$546.0 millones de pesos corresponden a los ingresos por adiciones a bienes concesionados. Durante 2019, los ingresos totales de MBJA ascendieron a \$2,233.9 millones de pesos, de los cuales \$1,512.2 millones de pesos procedían de los ingresos aeronáuticos, \$585.3 millones de pesos de los ingresos no aeronáuticos y \$136.4 millones de pesos corresponden a los ingresos por adiciones a bienes concesionados. Durante 2020, los ingresos totales de MBJA fueron de \$1,023.0 millones de pesos, de los cuales \$695.9 millones de pesos procedían de los ingresos aeronáuticos, \$327.2 millones de pesos de los ingresos no aeronáuticos y \$138.8 millones de pesos corresponden a ingresos por mejoras a los bienes concesionados.

El 20 de febrero de 2017, el Gobierno de Jamaica publicó una invitación para presentar una solicitud de precalificación para participar en un proceso de licitación, mediante una asociación público-privada, para operar el Aeropuerto Internacional Norman Manley (“NMIA”) en Kingston. GAP presentó en tiempo la solicitud de precalificación y después de un proceso competitivo de licitación con otros siete operadores de aeropuertos internacionales, GAP fue seleccionado para operar el aeropuerto.

El 10 de octubre de 2018, la Compañía firmó el acuerdo de concesión con el gobierno de Jamaica por la operación, modernización y expansión de NMIA por un periodo de 25 años. La Compañía tomó control de la operación y administración del NMIA en el último trimestre de 2019. Durante 2020, los ingresos totales de NMIA ascendieron a \$534.5 millones de pesos, de los cuales \$354.4 millones de pesos procedían de los ingresos aeronáuticos, \$128.7 millones de pesos de los ingresos no aeronáuticos y \$51.4 millones de pesos corresponden a los ingresos por adiciones a bienes concesionados.

2b.1. Actividad Principal

2b.1.1. Servicios Aeronáuticos.

Los servicios aeronáuticos representan la fuente más importante de los ingresos de la Compañía. En 2018, 2019 y 2020, los servicios aeronáuticos representaron aproximadamente el 67.3%, 65.0% y 60.9%, respectivamente, del total de ingresos (en 2018, 2019 y 2020, los ingresos por servicios aeronáuticos representaron el 74.9%, 73.7% y 74.7%, respectivamente, de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía). Los servicios aeronáuticos dependen principalmente de los siguientes factores: volumen de tráfico de pasajeros, el número de movimientos de tráfico aéreo, el peso de la aeronave, la duración de la estancia de una aeronave en un aeropuerto y la hora del día en que la aeronave opera en el aeropuerto.

En México, todos los ingresos por servicios aeronáuticos están regulados bajo el sistema de regulación de tarifas máximas de los aeropuertos. Ver *“La Emisora – Descripción del Negocio – Legislación Aplicable y Situación Tributaria Marco Regulatorio – Regulación de los Servicios Aeronáuticos de México”*.

En Jamaica, los ingresos por TUA, el aterrizaje de aeronaves y estacionamiento de aeronave, cuotas de seguridad y las cuotas de aeropasillos están reguladas por la JCAA, los ingresos por estacionamiento de autos son fijados por el MTM y los ingresos por arrendamiento de locales a las líneas aéreas, servicios complementarios, manejo de carga y transporte terrestre no están regulados. Para un mayor detalle de las razones de uso de estos ingresos ver *“La Emisora – Legislación aplicable y situación tributaria - Marco Regulatorio – Regulación de los Servicios Aeronáuticos de Jamaica”*.

Tarifas por pasajeros.

Tarifas por pasajeros en México

En México se cobra una tarifa o cuota por cada uno de los pasajeros que parten en una aeronave (con las excepciones de diplomáticos, infantes, pasajeros en tránsito y en conexión, si la conexión se produce dentro de las 24 horas siguientes desde la llegada del pasajero al aeropuerto) desde alguno de los aeropuertos que opera la Compañía. En México no se percibe tarifa alguna por pasajeros entrantes. Las tarifas por pasajeros (“TUA”) se incluyen en el costo del boleto del pasajero, por lo que son recolectadas por las aerolíneas y enteradas posteriormente a los aeropuertos. En los aeropuertos en México se emite facturas para dichas tarifas a cada aerolínea semanalmente. Todos los ingresos por TUA son registrados dentro del mes en que efectivamente se llevó a cabo cada vuelo.

Antes de la apertura de los aeropuertos en México a la inversión privada, todos los aeropuertos habían celebrado acuerdos con las aerolíneas nacionales y extranjeras bajo los cuales las aerolíneas estaban obligadas a recolectar los cargos por TUA en nombre de los aeropuertos a cambio de un periodo de tiempo para reembolsar esos cobros a los aeropuertos. El término de pago estaba ligado al nivel de la tasa de interés a corto plazo, de los certificados de la Tesorería de la Federación (“CETES”), a fin de compensar a las aerolíneas por los costos incurridos en la recolección de dichos cargos por TUA.

En virtud de los contratos de recolección de TUA negociados con las aerolíneas, que entraron en vigor el 1º de noviembre de 2009, las aerolíneas que quisieran un plazo para entregar la TUA a los aeropuertos están obligadas a: (i) entregar la TUA recolectada en un periodo no mayor a 60 días después de la “fecha de operación promedio” (ya no a partir de la fecha de facturación) para dichos cargos y (ii) entregar a los aeropuertos de la Compañía una garantía que puede ser fianza, efectivo, carta de crédito u otro instrumento, por un monto equivalente a la TUA cobrada por la aerolínea en cada aeropuerto por el periodo de crédito solicitado calculado sobre los días de mayor ingreso por TUA proveniente de dicha aerolínea durante el año previo, más 30 días adicionales. La aerolínea con plazo de entrega de la TUA está obligada a mantener la garantía en el nivel establecido y si no lo hiciera así, debe entregar la TUA en el día en que el vuelo correspondiente de dicha aerolínea sale de cualquier aeropuerto de GAP sin ningún periodo de gracia. Adicionalmente, si la aerolínea paga puntualmente a GAP, el aeropuerto está obligado a bonificar mediante nota de crédito, el 3% del valor de cada factura pagada en tiempo dentro de los siete días posteriores al pago, importe que la aerolínea puede utilizar para descontarla de servicios aeroportuarios,

arrendamiento de mostradores, oficinas y TUA facturados por los aeropuertos. Durante 2018, 2019 y 2020, bajo el acuerdo de recolección, la Compañía recibió el importe correspondiente a la TUA en periodos promedio de 57, 54 y 67 días, respectivamente.

La TUA varía por cada uno de los aeropuertos mexicanos de la Compañía en función de si el destino es nacional o internacional. La TUA por pasajeros internacionales está actualmente denominada en dólares, aunque son facturadas y cobradas en pesos de conformidad con el tipo de cambio promedio del mes precedente al vuelo. La TUA por pasajeros nacionales está denominada en pesos. Dado que la TUA de vuelos internacionales está denominada en dólares, el valor de los ingresos de esas tarifas se ve afectada por la fluctuación en el valor del dólar comparado con el peso.

En los aeropuertos mexicanos de la Compañía, en 2018, 2019 y 2020, la TUA representó aproximadamente, el 85.4% (la TUA por pasajeros nacionales representó 47.1% y la TUA por pasajeros internacionales representó 38.3%), el 85.5% (la TUA por pasajeros nacionales representó 46.7% y la TUA por pasajeros internacionales representó 38.9%) y el 86.6% (la TUA por pasajeros nacionales representó 47.4% y la TUA por pasajeros internacionales representó 39.2%, respectivamente, de los ingresos por servicios aeronáuticos y aproximadamente 59.4% (la TUA por pasajeros nacionales representó 32.8% y la TUA por pasajeros internacionales representó 26.7%), el 55.1% (la TUA por pasajeros nacionales representó 30.1% y la TUA por pasajeros internacionales representó 25.0%), y el 52.6% (la TUA por pasajeros nacionales representó 28.8% y la TUA por pasajeros internacionales representó 29.6%), respectivamente, de los ingresos totales. En 2018, 2019 y 2020, la TUA por pasajeros representó el 64.4% (la TUA por pasajeros nacionales representó 35.5% y la TUA por pasajeros internacionales representó 28.9%), el 63.2% (la TUA por pasajeros nacionales representó 34.5% y la TUA por pasajeros internacionales representó 28.7%), y el 65.5% (la TUA por pasajeros nacionales representó 35.9% y la TUA por pasajeros internacionales representó 29.6%), respectivamente, de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

En junio de 2018, se publicaron las nuevas tarifas de TUA y otras tarifas específicas para los doce aeropuertos mexicanos de la Compañía. En marzo de 2019, la Compañía publicó nuevas tarifas para puentes de conexión y autobuses de plataforma y en septiembre de 2019 se publicaron las tarifas para los cargos de pasajeros establecidos en dólares para cinco aeropuertos (Hermosillo, La Paz, Los Mochis, Mexicali y Tijuana) donde anteriormente se establecía solo en pesos mexicanos. Estas nuevas tarifas de TUA y otras tarifas específicas no cambian materialmente en comparación con su año anterior, debido a que los cargos están limitados por las Tarifas Máximas correspondientes a cada aeropuerto en su PMD.

Tarifas por pasajeros en Jamaica

MBJA y NMIA cobran una tarifa o cuota por cada uno de los pasajeros de salida (excepto los infantes y los pasajeros en tránsito). La TUA no se cobra a los pasajeros de llegada. La TUA se incluye en el costo del boleto del pasajero, la Compañía emite las facturas por esos cargos a cada aerolínea semanalmente y registra una cuenta por cobrar de la factura correspondiente durante el mes en que se realizó el vuelo. La TUA se factura en dólares de E.U.A. a todas las aerolíneas.

En 2018, 2019 y 2020, la TUA representó el 60.2%, 60.9% y 62.5%, respectivamente, de sus ingresos aeronáuticos y el 44.0%, 43.9% y 42.5% respectivamente, del total de sus ingresos.

Desde el 10 de octubre de 2019, hasta el 31 de diciembre de 2019, la TUA representó el 42.3% de los ingresos aeronáuticos de NMIA y el 33.3% de los ingresos totales NMIA. En 2020, la TUA representó el 49.2% de sus ingresos aeronáuticos y el 30.1% del total de sus ingresos.

Tarifas por el aterrizaje de la aeronave.

Tarifas por el aterrizaje de aeronaves en México

En México, la Compañía cobra tarifas por aterrizaje de aeronaves a las aerolíneas por el uso de pistas, sistemas de iluminación en las pistas y otros servicios de asistencia visual para el aterrizaje. Las tarifas por aterrizaje son diferentes para cada uno de los aeropuertos de la Compañía y están basadas en el peso de la aeronave que aterriza (determinado como el promedio del peso de una aeronave sin combustible y el peso máximo al momento de despegue), la hora de aterrizaje y el origen del vuelo y la nacionalidad de la aerolínea o del cliente.

En 2018, 2019 y 2020, los ingresos por este concepto representaron aproximadamente el 8.0%, 7.9% y 6.7% respectivamente, de los ingresos por servicios aeronáuticos de los aeropuertos mexicanos de la Compañía y aproximadamente el 5.5%, 5.1% y 4.1%, respectivamente, del total de los ingresos de los aeropuertos mexicanos de la Compañía (en 2018, 2019 y 2020, los ingresos por aterrizaje de las aeronaves representaron 6.0%, 5.9% y 5.2%, respectivamente, de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de los aeropuertos mexicanos de la Compañía).

Tarifas por el aterrizaje de aeronaves en Jamaica

En Jamaica, MBJA y NMIA cobran tarifas por aterrizaje a las aerolíneas para aterrizar en el aeropuerto. Estas tarifas por aterrizaje se incluyen en la lista de cargos regulados por el JCAA. Las tarifas de aterrizaje son pagadas por cada aterrizaje de aeronave en base al peso máximo de despegue de cada aeronave y el origen, destino y propósito del vuelo.

En 2018, 2019 y 2020, las tarifas de aterrizaje de aeronaves representaron el 9.9%, 9.8% y 11.0%, respectivamente, de sus ingresos aeronáuticos y el 7.1%, 6.6% y 7.5%, respectivamente, de sus ingresos totales.

Desde el 10 de octubre de 2019, hasta el 31 de diciembre de 2019, los cargos por aterrizaje de aeronaves de NMIA representaron el 11.1% de sus ingresos aeronáuticos y el 8.8% de sus ingresos totales. En el 2020 los cargos por aterrizaje de aeronaves de NMIA representaron 16.1% y el 9.9% de los ingresos totales.

Cargos por el estacionamiento de la aeronave.

Cargos por el estacionamiento de aeronaves en México

En México la Compañía cobra diversas tarifas a las aerolíneas por el uso que sus aeronaves y pasajeros le dan a las instalaciones después de cada aterrizaje. La Compañía también cobra tarifas con base en el tiempo que una aeronave esté estacionada en el área de carga y descarga o en otra parte del aeropuerto, así como estacionamiento de estancia prolongada que no involucra carga y descarga. Cada una de estas tarifas varía dependiendo de la hora del día o de la noche en la que el servicio fue proporcionado (con tarifas más altas durante los periodos altos de uso y durante la noche), el peso máximo al momento del despegue de la aeronave, el origen y destino del vuelo y la nacionalidad de la aerolínea o cliente. La Compañía cobra tarifas por el estacionamiento durante todo el tiempo en que una aeronave se encuentre en la pista o plataforma.

En 2018, 2019 y 2020, los ingresos por este concepto representaron aproximadamente el 1.9%, 1.8% y el 1.7% respectivamente, de los ingresos de los aeropuertos mexicanos de la Compañía por servicios aeronáuticos y aproximadamente el 1.3%, 1.2% y el 1.1%, respectivamente, del total de los ingresos de los aeropuertos mexicanos de la Compañía (en 2018, 2019 y 2020, los ingresos por el estacionamiento de la aeronave representaron 1.4%, 1.4% y el 1.5%, respectivamente, de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de los aeropuertos mexicanos de la Compañía).

Cargos por el estacionamiento de aeronaves en Jamaica

MBJA y NMIA cobran tarifas de estacionamiento de aeronaves después de cada aterrizaje en el aeropuerto por un periodo de cinco horas o más. La tarifa de estacionamiento se calcula sobre intervalos de 24 horas para que cualquier uso de las instalaciones del aeropuerto que ascienden a cinco horas o más para el primer intervalo de 24 horas, se puedan redondear hasta un día. La tarifa de estacionamiento se basa en el peso máximo de despegue de la aeronave y si la aeronave se utiliza para la actividad comercial o doméstico.

En 2018, 2019 y 2020, las tarifas de estacionamiento de aeronaves representaron, el 0.1%, 0.1% y 0.1%, respectivamente, de sus ingresos aeronáuticos y el 0.1%, 0.1% y 0.1%, de sus ingresos totales.

Desde el 10 de octubre de 2019, hasta el 31 de diciembre de 2019, las tarifas de estacionamiento de aeronaves de NMIA representaron el 6.6% de los ingresos aeronáuticos de NMIA y el 5.2% de sus ingresos totales. En 2020 los ingresos por tarifas de estacionamiento de aeronaves de NMIA representaron el 0.5% de sus ingresos aeronáuticos y el 0.3% de sus ingresos totales.

Cargos por la revisión de pasajeros y su equipaje de mano.

Cargos por la revisión de pasajeros y su equipaje de mano en México

En México, la Compañía también cobra una tarifa por la revisión de pasajeros y su equipaje de mano, la cual se cobra a cada aerolínea con base en el número de pasajeros terminales de salida que viajan a través de cada aerolínea (con la excepción de infantes, diplomáticos y pasajeros en tránsito y pasajeros en conexión), por el uso del equipo de rayos-X, detectores de metal, otro equipo y personal de seguridad de la Compañía. Estos cargos se determinan con base en la hora del día en que los servicios son utilizados, por el número de pasajeros de salida y el destino del vuelo. La Compañía proporciona directamente en los aeropuertos el servicio de revisión de pasajeros y su equipaje de mano.

La AFAC, y la Secretaría de Seguridad Pública emiten lineamientos para la seguridad en los aeropuertos de México. A consecuencia de los ataques terroristas en los Estados Unidos del 11 de septiembre de 2001, la Compañía ha tomado medidas adicionales para incrementar la seguridad en los aeropuertos. A solicitud de la FAA, la AFAC emitió en octubre de 2001 nuevas reglas y procedimientos a ser adoptados en los aeropuertos de la Compañía. Dichas reglas y procedimientos se debieron implementar inmediatamente y por un periodo indefinido.

Reglamentación adicional emitida por la AFAC en 2011, fijó reglas y procedimientos para la inspección de equipaje de mano, ver *“La Emisora — Actividad Principal – Servicios No Aeronáuticos – Recuperación de los costos de los equipos de inspección de equipaje documentado en los aeropuertos mexicanos”*. Para cumplir con dichas reglas, la Compañía ha reforzado la seguridad al proveer nuevos procedimientos de operación y entrenamiento, de equipo adicional y más personal de seguridad, la mayoría de ellas contratados con proveedores, además de una mayor coordinación con otros aeropuertos y aerolíneas. Sin embargo, como la seguridad es la preocupación primordial de la industria en la que opera la Compañía, nuevas amenazas podrían requerir actualizar las medidas de seguridad de los aeropuertos de la Compañía.

En 2018, 2019 y 2020, los ingresos por este concepto representaron aproximadamente el 1.2%, 1.2% y el 0.8% de los ingresos aeronáuticos de los aeropuertos mexicanos, respectivamente y 0.8%, 0.8% y 0.5% de los ingresos totales de los aeropuertos mexicanos, respectivamente. En 2018, 2019 y 2020, los cargos por la revisión de pasajeros y su equipaje de mano representaron el 0.9%, 0.9% y 0.6% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de los aeropuertos mexicanos.

Cargos por la revisión de pasajeros y su equipaje de mano en Jamaica

MBJA y NMIA cobran una tarifa a cada línea aérea por salida de pasajeros (distintos de los infantes y los pasajeros en tránsito y transferencia) por el uso del equipo de rayos X, los detectores de metal, servicios del personal de seguridad y otros relacionados con el equipo de seguridad. Estas tarifas de seguridad están incluidas en la lista de ingresos regulados por el JCAA. Las tarifas de seguridad se facturan en una misma categoría de pasajeros.

En 2018, 2019 y 2020, las tarifas de seguridad representaron el 7.9%, 7.9% y 6.9% de sus ingresos aeronáuticos, respectivamente y el 5.7%, 5.4% y 4.7%, de sus ingresos totales, respectivamente.

Desde el 10 de octubre de 2019, hasta el 31 de diciembre de 2019, los cargos de seguridad aeroportuaria de NMIA representaron el 23.7% de los ingresos aeronáuticos de NMIA y el 18.7% de sus ingresos totales de . En 2020 los cargos de seguridad aeroportuaria de NMIA representaron el 27.6% de sus ingresos aeronáuticos y el 16.9% de sus ingresos totales.

Cargos por uso de pasillos telescópicos y aerocares

Cargos por uso de pasillos telescópicos y aerocares en México

En México, también se les cobra a las aerolíneas un cargo por la conexión de sus aeronaves a las terminales a través de pasillos telescópicos y por el traslado de pasajeros entre la terminal y sus aeronaves vía aerocares y otros vehículos. Los cargos por el uso de pasillos telescópicos están basados en cada unidad o servicio prestado, que está limitado a un periodo de 30 minutos cada uno, sin embargo, los cargos por la transportación de pasajeros entre las terminales y las aeronaves vía aerocares y otros vehículos son determinadas basados en el número viajes realizados entre la terminal y la aeronave.

Los pasillos telescópicos están disponibles solamente en los aeropuertos de Guadalajara, Tijuana, Los Cabos, Puerto Vallarta, Guanajuato y Hermosillo. La operación de los pasillos telescópicos para pasajeros y aerocares del aeropuerto, es realizado por un tercero independiente, quien también mantiene relación con las aerolíneas para el uso de estos equipos. Por lo tanto, la Compañía sólo recibe la recuperación de los ingresos de costos asociados con el uso de energía de pasillos telescópicos y por cuota por unidad por el uso de los pasillos telescópicos y aerocares.

En el 2018, los ingresos por el uso de pasillos telescópicos y aerocares equivalieron a \$4.7 millones de pesos, o 0.04% del total de los ingresos de los aeropuertos mexicanos de la Compañía (0.04% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de los aeropuertos mexicanos de la Compañía). En el 2019, los ingresos por el uso de pasillos telescópicos y aerocares equivalieron a \$5.7 millones de pesos, o 0.04% del total de los ingresos de los aeropuertos mexicanos (0.04% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de los aeropuertos mexicanos).

En el 2020, los ingresos por el uso de pasillos telescópicos y aerocares equivalieron a \$3.3 millones de pesos, o 0.3% del total de los ingresos de los aeropuertos mexicanos (0.3% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de los aeropuertos mexicanos de la Compañía)

Cargos por uso de pasillos telescópicos en Jamaica

En MBJA, a las aerolíneas también se les aplican cargos por la conexión de sus aviones a la terminal a través de un pasillo telescópico, que están incluidos en la lista de los ingresos regulados por el JCAA. A cada aerolínea se le factura una tarifa única por conexión de aeronaves para las primeras dos horas a partir de entonces una tarifa por hora.

En el 2018, 2019 y 2020, el cargo por el uso de pasillos telescópicos representó 2.5%, 2.6% y 2.8%, respectivamente, de los ingresos aeronáuticos de MBJA y el 1.9%, 1.7% y 1.9% del total de ingresos de MBJA.

NMIA no cobra cargos por pasillos telescópicos.

Arrendamiento de espacio a aerolíneas

Arrendamiento de espacio a aerolíneas en México

Adicionalmente, la Compañía recibe ingresos regulados por el arrendamiento de espacios a las líneas aéreas en sus aeropuertos mexicanos según sea necesario para sus operaciones, como el arrendamiento de mostradores de boletos, monitores y oficinas de apoyo.

En 2018, 2019 y 2020, el arrendamiento de espacios a las aerolíneas representó aproximadamente el 1.8%, 1.7% y 1.5%, respectivamente, de los ingresos por servicios aeronáuticos por los aeropuertos mexicanos de la Compañía, y aproximadamente el 1.3%, 1.1% y 0.7%, respectivamente, del total de los ingresos de los aeropuertos mexicanos de la Compañía (en 2018, 2019 y 2020, los ingresos por arrendamiento de espacios a aerolíneas representaron el 1.4%, 1.3% y el 1.1%, respectivamente, de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de los aeropuertos mexicanos de la Compañía).

Arrendamiento de espacio a aerolíneas en Jamaica

El arrendamiento de espacios de las aerolíneas en MBJA y NMIA no es considerada una actividad regulada por la JCAA.

Servicios complementarios.

Servicios complementarios en México.

En cada uno de los aeropuertos mexicanos, la Compañía obtiene ingresos al cobrar acceso y otras cuotas a proveedores externos que prestan diversos servicios a las aerolíneas en los aeropuertos, tales como manejo de equipaje, proveeduría de alimentos (*catering*), mantenimiento y reparación de aeronaves y abastecimiento de combustible en los aeropuertos. Los ingresos por estos conceptos se incluyen dentro de los ingresos que están regulados según el sistema de tarifa máxima aplicable a la Compañía y se determinan con base en un porcentaje del ingreso total de cada uno de dichos proveedores de servicios.

De conformidad con la Ley de Aeropuertos, la Compañía está obligada a proveer servicios complementarios en cada uno de los aeropuertos en caso de que no exista un proveedor para dichos servicios. Por ejemplo, Menzies Aviation México, S.A. de C.V, Administradora Especializada en Negocios, S.A. de C.V. (una subsidiaria de Grupo Aeroméxico), Agn Aviation Services y Aveexpress, S.A. de C.V, actualmente proporcionan a las aerolíneas la mayoría de los servicios de manejo de equipaje en los aeropuertos. Si dichos proveedores que prestan los servicios complementarios dejaran de hacerlo, la Compañía se verá obligada a prestar estos servicios o a encontrar a un proveedor para que los provea.

ASA, una corporación propiedad del Gobierno Federal, mantiene un contrato exclusivo para vender combustible en todos los aeropuertos mexicanos, y le paga a GAP una cuota nominal por el acceso a las instalaciones de la Compañía. ASA a su vez está obligada a comprar todo su combustible a Petróleos Mexicanos (“PEMEX”), una entidad pública descentralizada del Gobierno Federal de México. En el caso de que el Gobierno Federal privatice en el futuro el suministro de combustible en los aeropuertos, los términos de las Concesiones que tienen los aeropuertos mexicanos prevén que lo hará a través de un proceso de licitación competitivo.

Actualmente GAP tiene contratos con 45 empresas que proporcionan dichos servicios complementarios en los doce aeropuertos mexicanos. En 2018, 2019 y 2020, los ingresos por los servicios complementarios representaron aproximadamente el 1.3%, 1.8% y 1.7%, respectivamente, de los ingresos por servicios aeronáuticos de los aeropuertos mexicanos de la Compañía y el 0.9%, 1.1% y 1.1%, respectivamente, del total de ingresos de los aeropuertos mexicanos de la Compañía (en 2018, 2019 y 2020, los ingresos por servicios complementarios representaron el 1.0%, 1.3% y el 1.3%, respectivamente, de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de los aeropuertos mexicanos de la Compañía).

Servicios complementarios en Jamaica.

En Jamaica, MBJA y NMIA no requieren proporcionar servicios complementarios, aún y cuando un tercero no los está proporcionando. Servicios tales como reabastecimiento de combustible, catering abordo, manejo y operaciones fijas en tierra son considerados ingresos aeronáuticos no regulados. El reabastecimiento de combustible se realiza por un consorcio de tres empresas: Gulf Stream Petroleum SRL (antes conocido como Total), GB Energy y Jamaica Aircraft Refueling Services (JARS). Este consorcio arrenda instalaciones de MBJA y NMIA en donde se construyó un almacenamiento de combustible de aviación y cada operador paga una cuota a MBJA y NMIA, respectivamente, por la concesión de combustible basado en el número de galones que se venden a través del sistema de abastecimiento de combustible del aeropuerto. El servicio de catering a bordo es realizado por Goddard Catering, a través de un contrato exclusivo heredado de JAA. Hay tres compañías de asistencia en nuestros aeropuertos de Jamaica que operan todas contratadas con licencia para el manejo de operaciones en tierra que cobran una tarifa por aeronave maniobrada, cobro por carga, así como permisos para el acceso de vehículos a rampa. Los operadores en tierra son AJAS, GCG Ground Services (Jamaica) Limited (antes conocido como Jamaica Dispatch) y Eulen America. IAM Jet Centre es el operador con licencia para FBO en MBJA y NMIA. MBJA y NMIA no están obligados por ley a proporcionar servicios complementarios, incluso si un tercero no está proporcionando estos servicios.

En 2018, los ingresos por servicios complementarios representaron 19.4% de los ingresos aeronáuticos de MBJA y el 14.0% del total de ingresos de MBJA. En 2019, los ingresos por servicios complementarios representaron 18.7% de los ingresos aeronáuticos de MBJA y el 12.7% del total de ingresos de MBJA. En 2020, los ingresos por servicios complementarios representaron 16.7% de los ingresos aeronáuticos de MBJA y el 11.4% del total de ingresos de MBJA.

Desde el 10 de octubre de 2019, hasta el 31 de diciembre de 2019, los servicios complementarios de NMIA representaron el 9.2% de los ingresos aeronáuticos de NMIA y el 7.3% de los ingresos totales de NMIA. En el 2020 los servicios complementarios representaron 18.7% de los ingresos aeronáuticos de NMIA y el 11.5% de los ingresos totales de NMIA.

Manejo de carga.

Manejo de carga en México.

Los ingresos relacionados con la carga incluyen ingresos por la renta de espacio en los aeropuertos para los agentes y transportistas de carga, cuotas de aterrizaje para cada una de las aeronaves que transportan carga y una porción de los ingresos deriva de otros servicios complementarios prestados a las operaciones de carga. Los ingresos relacionados con la carga se encuentran en la mayor parte regulados y por ende son sujetos a las tarifas máximas aplicables a las fuentes de ingresos reguladas. Los incrementos en nuestro volumen de carga benefician a la Compañía derivado del cálculo de la Tarifa Máxima, ya que el aumento en el volumen de carga aumenta el número de unidades de tráfico.

Los ingresos por el manejo de carga en los aeropuertos han representado históricamente una porción reducida de los ingresos totales de la Compañía, pero se considera que México tiene un gran potencial para el crecimiento en el volumen de la carga transportada vía aérea. Una porción importante de carga originada en los Estados Unidos y destinado a América Latina se maneja actualmente en los Aeropuertos Internacionales de Miami y Los Ángeles, y se estima que una porción de esta carga podría ser transportada más eficientemente a través de los aeropuertos de Guadalajara o Tijuana.

Durante 2018, 2019 y 2020, los aeropuertos mexicanos de la Compañía manejaron aproximadamente 213.8 mil, 214.6 mil y 213.8 mil toneladas métricas de carga, respectivamente. En el Aeropuerto Internacional de Guadalajara se manejó la porción más significativa de volumen de dicha carga, aportando aproximadamente el 76.8%, 75.1% y 77.7%, respectivamente, de la carga manejada en los aeropuertos mexicanos de la Compañía durante 2018, 2019 y 2020, respectivamente.

Manejo de carga en Jamaica.

La mayor parte de la carga de los aeropuertos de GAP en Jamaica es transportada en aviones de pasajeros; sólo hay dos aeronaves de carga dedicados en los aeropuertos, los cuales utilizan pequeñas aeronaves. No hay ingresos significativos por el manejo de carga en MBJA o NMIA.

En el 2018, 2019 y 2020, MBJA manejó aproximadamente 7.5 mil toneladas, 7.2 mil toneladas y 3.9 mil toneladas métricas de carga, respectivamente.

Desde el 10 de octubre de 2019, hasta el 31 de diciembre de 2019, NMIA manejó 2.4 mil toneladas de carga. En 2020 NMIA manejó 11.2 mil toneladas de carga.

Transportación terrestre.

Transportación terrestre permanente en México.

En México se reciben ingresos por las empresas que operan vehículos de transportación terrestre y compañías de taxis las cuales pagan una cuota de acceso para operar en las instalaciones de los aeropuertos. Los ingresos de los proveedores de transporte terrestre que son considerados como “permanentes” de conformidad con la ley aplicable, tales como las cuotas de acceso cobradas a taxis, están sujetas a la regulación tarifaria.

2b.1.2. Servicios No Aeronáuticos.

Históricamente, los servicios no aeronáuticos han generado una porción menor de los ingresos de la Compañía comparado con los servicios aeronáuticos. El ingreso que representan los servicios no aeronáuticos de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos es de 25.1% en 2018, 26.3% en 2019 y 25.3% en 2020. La Compañía espera que la proporción de estos ingresos sigan incrementando, en la medida en que se sigan enfocando las estrategias para el crecimiento de los ingresos no aeronáuticos. Los ingresos no aeronáuticos se derivan principalmente de actividades comerciales.

La estrategia de la Compañía para aumentar los ingresos comerciales está impulsada por un profundo análisis y entendimiento del mercado. Esta estrategia incluye el aprovechamiento de los estudios de marca y comportamiento del consumidor; una cuidadosa selección de los mejores operadores de negocios en cada segmento, basado en conceptos innovadores y reconocimiento de marca; renovación de diseños y modernizaciones de espacios terminales; y la investigación de nuevos proyectos potenciales, resultando en un incremento en las ventas por pasajero.

Adicionalmente, la Compañía continuará incrementado el número de negocios operados directamente por GAP, incluyendo el cambio de publicidad estática por digital, la apertura de más salones VIP en el mediano plazo, así como el desarrollo de un proyecto hotelero en el aeropuerto de Guadalajara, que será propiedad de GAP, pero operado por una marca internacional, entre otros proyectos.

Ninguno de los ingresos por servicios no aeronáuticos está regulados bajo el sistema de regulación de tarifas de México. En Jamaica, todos los ingresos de nuestros aeropuertos por servicios no aeronáuticos no están regulados a excepción de los ingresos de estacionamiento.

Ingresos por actividades comerciales.

Los principales aeropuertos privados en el mundo típicamente generan una porción importante de sus ingresos de sus actividades comerciales. Los ingresos de un aeropuerto derivados de actividades comerciales dependen en gran parte del tráfico de pasajeros, el nivel de gasto de los pasajeros, el diseño de la terminal, la mezcla de giros comerciales y de cómo se cobra a los negocios operando en el área comercial del aeropuerto. Los ingresos de las actividades comerciales también dependen sustancialmente del porcentaje del tráfico representado por pasajeros internacionales, los cuales tienden a gastar más en los aeropuertos, particularmente en artículos libres de impuestos, o “Duty free”.

Actualmente la Compañía tiene los siguientes tipos de actividades comerciales en cada uno de los aeropuertos:

- **Renta de Espacio** – Los ingresos derivados de la renta de espacio en las terminales a las aerolíneas y a ciertos proveedores de servicios complementarios para actividades no-esenciales, no están sujetas a la tarifa máxima y se clasifican como actividades comerciales no-aeronáuticas. Ejemplo de estos espacios son Salones VIP operados por terceros que incluyen el Salón Beyond de Banamex y el Club Premier de Aeroméxico en el aeropuerto de Guadalajara.
- **Tiendas de conveniencia** – Recientemente se han completado proyectos de renovación para mejorar la mezcla de giros de tiendas de conveniencia en el área comercial de los aeropuertos de Guadalajara, Puerto Vallarta, Los Cabos, Hermosillo, Guanajuato, Tijuana, Manzanillo, Morelia, La Paz y Montego Bay. En el 2019, la Compañía realizó procesos de licitación en los aeropuertos de Guadalajara y Puerto Vallarta. Como resultado, durante 2019 nuevos espacios comerciales comenzaron a operar en estos aeropuertos. En el último trimestre de 2019 la Compañía realizó procesos de licitación en los aeropuertos de Guadalajara, Los Cabos, Morelia, Aguascalientes. Las nuevas tiendas de conveniencia comenzaron a operar en el segundo trimestre del 2020.
- **Servicios de alimentos y bebidas** – En el 2019 se abrió un restaurante de la marca VIPS y un bar en el aeropuerto de Hermosillo. Dos nuevos locales de alimentos y bebidas fueron añadidos al espacio comercial en el aeropuerto de Guanajuato en el primer trimestre de 2019. La licitación para los servicios de alimentos y bebidas para el aeropuerto internacional de Los Cabos fue realizada en el último trimestre de 2019. Como resultado del proceso de licitación, un solo operador operará el 80% de los espacios comerciales ofertados en 2021.
- **Espacio para Renta de Automóviles** – En el 2019, la Compañía realizó la licitación para el alquiler del módulo al aeropuerto de Guanajuato. Se espera que se lleven a cabo las ofertas para los espacios de renta de automóviles para los aeropuertos de Aguascalientes, Hermosillo y Tijuana en el 2021.
- **Espacio para Promoción de Tiempo Compartido** – La Compañía ha recibido ingresos de desarrolladores de tiempo compartido a los cuales se les renta espacio comercial en los aeropuertos mexicanos con propósitos de publicitar y vender unidades de tiempo compartido.
- **Tiendas de Duty-Free** – Actualmente la Compañía cuenta con tiendas libres de impuestos, o “duty-free” en cinco de sus doce aeropuertos mexicanos, localizadas en Los Cabos, Puerto Vallarta, Guanajuato, Guadalajara, Tijuana y en los aeropuertos de Montego Bay y Kingston en Jamaica, donde existe un número mayor de pasajeros internacionales. Todas las tiendas “duty-free” de los aeropuertos cuentan con contratos bajo el esquema de participaciones, mediante los cuales los montos por arrendamiento se basan en los ingresos de los arrendatarios, sujeto a una renta mínima relacionada con los metros cuadrados. Debido a que las tiendas “duty-free” se encuentran en la entrada de la zona comercial del aeropuerto, la estrategia con respecto a las tiendas “duty-free” es optimizar la capacidad de los pasajeros a encontrar rápida y fácilmente los productos deseados y completar su compra con un alto nivel de servicio que aliente a los pasajeros a comprar más en las tiendas “duty-free”. Durante el 2020, la Compañía rediseñó la tienda principal de “duty-free” en el aeropuerto de Los Cabos.
- **Comunicaciones** – Se han consolidado todos los servicios telefónicos y de Internet en los aeropuertos mexicanos con un mismo proveedor. La Compañía cobra al proveedor una renta fija mensual a cambio de permitirle al proveedor instalar su infraestructura de comunicaciones en sus aeropuertos. En Jamaica, dos empresas de comunicación, Digicel y Flow proporcionan servicios de telefonía de línea fija y celulares en el aeropuerto de Montego Bay y Kingston. El ingreso por servicios telefónicos ha disminuido debido al gran número de teléfonos celulares que hay en la actualidad. Sin embargo, se ha incrementado la demanda por la renta de espacios afuera del edificio terminal por la instalación de antenas para teléfonos celulares con el fin de ofrecer mejor servicio de recepción de señal a los pasajeros. Todos los aeropuertos ofrecen el servicio de internet inalámbrico. A partir de 2019, el servicio Wi-Fi para pasajeros empezó a ser

proporcionado directamente por la Compañía, lo que le permitió, en 2020, vender publicidad a través del internet inalámbrico.

- **Servicios Financieros** – Recientemente se ha expandido y modernizado el espacio rentado a los proveedores de servicios financieros tales como casas de cambio de divisas. Adicionalmente se han mejorado los contratos con Globo Cambio, el principal proveedor de servicios financieros. En 2019, se inauguraron dos nuevas casas de cambio en los aeropuertos de Puerto Vallarta y Tijuana. En el 2020 una casa de cambio de divisas fue renovada en el aeropuerto de Puerto Vallarta.
- **Transportación Terrestre** – Bajo la legislación de México, los ingresos generados por los proveedores de transportación terrestre que son considerados como “no permanentes” conforme a la ley aplicable, tales como cuotas de acceso cobradas a camiones que atienden a vuelos chárter, no están sujetas a la tarifa máxima y están clasificadas por la Compañía como actividades comerciales no aeronáuticas. En Jamaica, MBJA recibe ingresos de vehículos de transporte terrestre y compañías de taxis que pagan una tarifa de acceso para operar en las instalaciones del aeropuerto de Montego Bay. Los operadores de transporte terrestre pagan tarifas mensuales por cada vehículo operando en las instalaciones del aeropuerto y por cualquier espacio comercial utilizado en el aeropuerto. Las tarifas de acceso a la transportación terrestre cobradas a los taxis y autobuses no se encuentran reguladas y son fijadas por MBJA.

Actualmente la Compañía opera de manera directa los siguientes negocios:

- **Estacionamientos de autos** – La Compañía opera directamente los estacionamientos de autos de todos sus aeropuertos. Los principales estacionamientos son los del Aeropuerto Internacional de Guadalajara y el Aeropuerto Internacional de Tijuana. Los ingresos procedentes de los servicios de estacionamiento están directamente relacionados con el tráfico de pasajeros en los aeropuertos. En la actualidad, en México el estacionamiento no está regulado mediante tarifas máximas, pero podrían quedar regulados por instrucciones de la Comisión Federal de Competencia, ya que no hay otras alternativas de estacionamiento en algunos de los aeropuertos de GAP. En Jamaica las tarifas son puestas por el MTM. Sin embargo, MBJA ha presionado y continúa presionando a la autoridad de Jamaica (AAJ) para permitir que las tarifas del estacionamiento de vehículos se liberen a tarifas comerciales. En años recientes, la Compañía ha invertido en la expansión de los estacionamientos en varios de sus aeropuertos, incluyendo los aeropuertos de Guanajuato, Mexicali, Guadalajara y Tijuana.
- **Publicidad** – La Compañía opera directamente la publicidad en todos los aeropuertos mexicanos. El aumento del tráfico nacional e internacional de los aeropuertos mexicanos hace que la inversión de terceros en los medios de publicidad sea más atractiva. El Cross Border Xpress (“CBX”), fue el factor principal para el crecimiento de los ingresos publicitarios en el aeropuerto de Tijuana, como resultado del aumento en el tráfico. Se espera que la publicidad en el aeropuerto de Tijuana continúe creciendo debido a la instalación de nuevos espacios publicitarios. Del mismo modo, el aeropuerto de Guanajuato continuó creciendo debido a la inversión de la industria automotriz en la zona, haciendo al aeropuerto mucho más atractivo para la publicidad. Durante el 2020, se continuaron los proyectos de expansión en publicidad digital en algunos de los aeropuertos más importantes de la Compañía, incluidos Guadalajara, Los Cabos, Puerto Vallarta y Tijuana.
- **Salas VIP** – A finales del 2020, la compañía operó 12 salas VIP, en nueve de los aeropuertos mexicanos; uno en el aeropuerto de Guadalajara, dos en el aeropuerto de Los Cabos (Terminal 1 y en la Terminal 2) y tres en el aeropuerto de Puerto Vallarta (incluyendo salidas nacionales e internacionales y llegadas), una sala VIP en los aeropuertos de Aguascalientes, Guanajuato, Hermosillo, La Paz, Tijuana, y Mexicali. En el 2020, se atendieron a un total de 350,000 usuarios en las salas VIP de los aeropuertos mexicanos de la Compañía, un decremento del 58.0% comparado con 2019. Durante 2020, la sala VIP en Guadalajara y las salas en Aguascalientes, Guanajuato, Los Cabos Terminal 2 y Tijuana aumentaron su capacidad. en un 69% de acuerdo con el crecimiento de pasajeros experimentado durante 2019. En el aeropuerto de Montego Bay, un tercero opera el único salón de uso común en las áreas de llegadas y salidas, y hay cinco salones operados por hoteles en el área de llegadas. En el aeropuerto de Kingston, un tercero opera la sala VIP.

- **Tiendas de Conveniencia** – En abril de 2012, GAP comenzó con la operación directa de ciertas tiendas de conveniencia. Debido a los buenos resultados se abrieron un total de 21 tiendas de conveniencia en los aeropuertos mexicanos. En octubre de 2016, la Compañía cedió la franquicia de 14 tiendas de conveniencia Aeromarket a Grupo Áreas, de las cuales ahora recibimos un pago fijo y un pago mensual variable basado en un porcentaje de participación sobre las ventas. Este cambio de estrategia ayudó a la Compañía a mantenerse en el mismo nivel de rentabilidad con una base menor de ingresos, como resultado de una mayor eficiencia operativa. Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía operó 11 tiendas de conveniencia y 55 máquinas expendedoras en sus aeropuertos mexicanos.

Pasajeros nacionales en México.

Los pasajeros nacionales representaron aproximadamente el 57.8%, 63.9% y 66.9% del tráfico de pasajeros de las terminales mexicanas en 2018, 2019 y 2020, respectivamente (Los usuarios de CBX en el aeropuerto de Tijuana fueron considerados pasajeros internacionales). Adicionalmente, la Compañía estima que hay una minoría significativa de los pasajeros internacionales de México de menores ingresos viajando hacia o desde los Estados Unidos. Con base a encuestas y estudios para entender los hábitos de consumo de los pasajeros realizados en nuestros aeropuertos, la Compañía considera que los hábitos de gasto de los pasajeros internacionales mexicanos son más similares a los hábitos de gasto de los pasajeros nacionales, los cuales generalmente compran menos que el resto de los pasajeros internacionales. Con el fin de incrementar los gastos de los consumidores, la Compañía ha aumentado en los espacios comerciales la participación de negocios de marcas reconocidas y en los productos que se ofrecen, ya que, de acuerdo con las encuestas y los estudios realizados, se estima que contribuyen al incremento en el consumo de los pasajeros nacionales y de los pasajeros nacionales en vuelos internacionales. Como resultado de la implementación de estas estrategias, el consumo por pasajero en los aeropuertos mexicanos se incrementó en 10.7% durante 2019 comparado con 2018. Durante el 2020, a pesar de la pandemia COVID-19, el consumo por pasajero en los aeropuertos mexicanos de la Compañía incrementó en 11.8% en comparación con el 2019.

Recuperación de los costos de los equipos de inspección de equipaje documentado en los aeropuertos mexicanos

En 2005, el Gobierno Mexicano emitió una carta de política que requiere que todo el equipaje documentado de todos los vuelos comerciales se someta a un proceso exhaustivo de revisión e inspección. Este nuevo proceso de revisión e inspección requiere la instalación de un nuevo equipo de escaneo, además de una inspección manual del equipaje si este equipo indica la posible presencia de artículos prohibidos.

Si bien, la Ley de Aeropuertos mexicanos establece expresamente que las compañías aéreas tienen la responsabilidad de la inspección del equipaje documentado, pero el hecho de que la carta de política no se pronuncie sobre la responsabilidad, hizo que algunos de los clientes de aerolíneas sustenten que la intención de la carta de política es para los concesionarios aeroportuarios, tales como GAP, de asumir la responsabilidad por el nuevo proceso de revisión. Además, algunas cuestiones se han planteado en relación con la constitucionalidad del nuevo proceso de revisión. Desde la publicación de la carta de política, la (Agencia Federal de Aviación Civil), AFAC ha estado a la expectativa de emisión de reglamentos para su implementación. El 23 de noviembre de 2012, la AFAC publicó en el sitio de internet de la SCT una recomendación titulada “Circular Obligatoria”, recomendaciones que, en lugar de modificar la responsabilidad legal expresada en la Ley de Aeropuertos, trata de facilitar la celebración de un contrato entre las partes a través de ciertas recomendaciones no obligatorias, afines a las cuestiones de responsabilidad que se han planteado en la carta de política. Estas recomendaciones no obligatorias no tendrán fuerza legal a menos que se incorporen a un contrato válido.

Actualmente, en 11 de los 12 aeropuertos mexicanos de la Compañía emplean equipos de inspección de equipaje y se utiliza el sistema detector de trazas de explosivos en el aeropuerto de Los Mochis. Al 31 de diciembre de 2020 se habían firmado acuerdos para operar el equipo de inspección de equipaje con cada cliente de la aerolínea, y el 99.3% de los pasajeros que viajaban por nuestros aeropuertos mexicanos usaban el sistema de inspección de equipaje.

GAP está incurriendo en gastos por el mantenimiento y operación de estos equipos que actualmente recuperamos de las aerolíneas. Para más información ver la sección de información: “*La Emisora — Descripción del negocio – Patentes, Licencias, Marcas y otros contratos – Las Concesiones Mexicanas*”

Reciente expansión y desarrollo de áreas comerciales.

Los principales aeropuertos privados en el mundo típicamente generan una porción mayor de ingresos derivados de actividades comerciales que los que actualmente genera la Compañía, en aproximadamente entre el 20% y 30% del total de los ingresos de las actividades comerciales. En 2018, 2019 y 2020 los ingresos no aeronáuticos en los aeropuertos de la Compañía representaron el 25.1%, 26.3% y 25.3% del total de ingresos respectivamente. Como parte principal de la estrategia de negocios de la Compañía, desde que tomó el control de sus aeropuertos, se ha enfocado en incrementar los ingresos generados por actividades comerciales en los aeropuertos, a través de:

- ***Rediseñar y expandir el espacio disponible en las terminales de los aeropuertos destinado para actividades comerciales.***

Con el fin de incrementar los ingresos por actividades comerciales, GAP se ha centrado en la expansión y rediseño de la distribución en el plano general de ciertas terminales de los aeropuertos mexicanos para incluir más negocios comerciales y para redirigir el flujo de pasajeros en los aeropuertos de la Compañía aumentando su exposición a las áreas comerciales. En 2018, se agregaron 6,500 metros cuadrados de área comercial, de los cuales el 85% fue en los aeropuertos de Tijuana y Guadalajara. Durante 2019, se rediseñó el área comercial del aeropuerto de Los Cabos. En el 2020, se inició la remodelación y ampliación de la sala de embarque internacional del aeropuerto de Los Cabos. La primera parte fue la construcción del área de comida y la escalera mecánica que conduce al área de embarque, donde se encuentra disponible una nueva oferta comercial. Durante 2020, también se comenzó la expansión del edificio terminal en el aeropuerto de Montego Bay, se espera que la expansión concluya en el tercer trimestre de 2021 y contará con un área de alimentos y bebidas y una sala VIP.

- ***Renegociar contratos con los inquilinos de los espacios rentados en las terminales para que se vuelvan más consistentes con la práctica de mercado.***

La Compañía continúa mejorando los términos de los contratos de arrendamiento con los arrendatarios existentes por medio de la adopción de nuevos contratos que establecen rentas con base en un porcentaje de los ingresos del arrendatario, sujetos a una cantidad fija mínima, mientras que anteriormente las rentas se basaban en una cuota fija por metro cuadrado. La Compañía estima que, aproximadamente el 89.6% de los contratos de arrendamiento por espacio comercial son susceptibles de establecer rentas con base en un porcentaje de sus ingresos, debido a la naturaleza de las actividades de los arrendatarios. Aproximadamente, el 98.2% de dicha proporción de los contratos de arrendamientos ya ha sido establecido con rentas basadas en un porcentaje de sus ingresos.

- ***Nuevos proyectos desarrollados por la Compañía:***

En 2016 la Compañía contrató a HVS Consulting & Valuation, consultora líder en la industria hotelera, para desarrollar un plan de desarrollo comercial en el aeropuerto de Guadalajara. Con el fin de maximizar la rentabilidad y en base al estudio de HVS Consulting & Valuation, la Compañía planea desarrollar un hotel de servicio selecto con 180 habitaciones, operado por una marca reconocida internacionalmente bajo un contrato con pago de cuotas. En octubre de 2017, el Consejo de Administración aprobó la creación de una nueva filial, ADP, que será la responsable de la construcción y operación del hotel, oficinas corporativas y espacios comerciales para arrendamiento en el aeropuerto de Guadalajara. Se espera que este proyecto represente una inversión aproximada de \$450.0 millones de pesos. Con la operación de estas instalaciones en el aeropuerto de Guadalajara será posible incrementar 549 metros cuadrados para servicios minoristas y otros servicios complementarios y 1,564 metros cuadrados para alimentos y bebidas para incrementar el ingreso comercial de la Compañía. Se estima que el proyecto inicie operaciones en 2023.

- **Actividades de marketing**

En relación con los servicios aeronáuticos GAP enfoca sus actividades de marketing a través de la participación en conferencias organizadas por organizaciones públicas como la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (“IATA” por sus siglas en inglés) y organizaciones privadas, tales como United Business Media (“UBM”), incluyendo conferencias de “Routes Americas” y “World Routes”. Estas conferencias representan un foro para el intercambio de información relativa a las líneas aéreas en cuanto a sus cambios de rutas y vuelos. Además, la Compañía realiza varias reuniones directas con aerolíneas nacionales e internacionales para seguir analizando oportunidades de rutas específicas, así como el desempeño de las rutas en desarrollo. Durante 2020, se abrieron un total de 23 nuevas rutas desde y hacia nuestros aeropuertos, en comparación con 45 nuevas rutas durante 2019, muchas de las cuales se originaron por el trabajo de desarrollo del servicio aéreo realizado durante la última década. El trabajo realizado por el departamento comercial de GAP se complementa con diferentes consultores de marketing de aerolíneas, quienes brindan información relevante sobre el mercado y bases de datos para ejecutar mejor la estrategia de expansión de red.

2b.1.3. Servicios por Adiciones a Bienes Concesionados

La Compañía reconoce los ingresos y los costos asociados a las adiciones a bienes concesionados que están obligados a realizar en los Programas Maestros de Desarrollo en los aeropuertos mexicanos y el Programa de Desarrollo de Inversión en los aeropuertos de Jamaica. Los ingresos representan el valor del intercambio entre la Compañía y los respectivos gobiernos con respecto a las mejoras, ya que se construyen o se proveen las mejoras que se realizan a los aeropuertos conforme a los Programas de Desarrollo Maestro y el Programa de Desarrollo de Inversión y a cambio los gobiernos nos conceden el derecho a obtener beneficios por los servicios prestados utilizando esos activos, los cuales se reconocen como activos intangibles. La Compañía ha determinado que las obligaciones por los Programas Maestros de Desarrollo y el Programa de Desarrollo de Inversión deben ser consideradas como una actividad generadora de ingresos ya que todas las erogaciones incurridas en cumplimiento con los Programas Maestros de Desarrollo y el Programa de Desarrollo de Inversión son incluidas en las tarifas máximas y los ingresos regulados que cobramos a los clientes. Por lo tanto, reconocemos los ingresos y costos en el estado de resultados cuando se realizan los costos. El costo de las adiciones y mejoras a bienes concesionados se basa en los costos reales incurridos por la Compañía en la ejecución de las adiciones o mejoras a bienes concesionados considerando los requerimientos de inversión en los Programas de Desarrollo Maestro y el Programa de Desarrollo de Inversión. A través de procesos de licitación, la Compañía contrata a terceros para llevar a cabo tal construcción. El importe del ingreso y el costo son iguales debido a que la Compañía no obtiene ningún margen de utilidad en la construcción. Los importes pagados están a su valor de mercado. Como resultado, los ingresos de las mejoras a bienes concesionados no tienen un impacto en el flujo de efectivo o los resultados de operación. Además, estos ingresos no están relacionados con el tráfico de pasajeros que es el principal generador de los ingresos.

2b.2. Canales de distribución

2b.2.1 Aeropuertos en México y Jamaica.

En 2020, los aeropuertos mexicanos de la Compañía atendieron a un total de aproximadamente 25.1 millones de pasajeros terminales. En 2020, los dos aeropuertos principales que atienden áreas metropolitanas importantes, el Aeropuerto Internacional de Guadalajara y el Aeropuerto Internacional de Tijuana, representaron, conjuntamente, el 57.6% del tráfico de pasajeros terminales de los aeropuertos mexicanos de la Compañía. Los Aeropuertos Internacionales de Puerto Vallarta y Los Cabos, los principales aeropuertos mexicanos que atienden a los destinos turísticos más populares, representaron, conjuntamente el 22.3% del tráfico de pasajeros terminales de los aeropuertos mexicanos de la Compañía. El Aeropuerto Internacional de Guanajuato, que es el aeropuerto más grande de la Compañía que atiende una ciudad mediana, representó aproximadamente el 5.5% del tráfico de pasajeros terminales de los aeropuertos mexicanos de la Compañía.

Todos los aeropuertos mexicanos están designados como aeropuertos internacionales según la legislación aplicable, lo cual significa que todos se encuentran equipados para recibir vuelos internacionales y mantener instalaciones de migración, reabastecimiento de combustible y aduana operadas por el Gobierno Federal.

La siguiente tabla muestra la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos para cada uno de los aeropuertos mexicanos para los periodos indicados:

Suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de los aeropuertos mexicanos

	Al 31 de diciembre de		
	2018	2019	2020
	(miles de Pesos)		
Guadalajara	\$ 3,621,416	\$ 3,917,062	\$ 2,695,364
Tijuana	1,942,997	2,152,170	1,527,606
Los Cabos	1,670,337	2,022,396	1,431,961
Puerto Vallarta	1,487,844	1,639,309	1,042,866
Guanajuato	632,918	764,976	452,459
Hermosillo	389,040	435,076	269,260
Morelia	188,859	210,665	206,285
Mexicali	221,819	261,502	171,652
La Paz	216,304	246,322	150,579
Aguascalientes	212,212	236,386	125,739
Los Mochis	82,006	98,793	59,031
Manzanillo	46,558	50,126	30,934
Total	\$ 10,712,310	\$ 12,034,783	\$ 8,163,736

Las siguientes tablas indican el volumen de tráfico de pasajeros para cada uno de los aeropuertos mexicanos durante los periodos indicados:

Tráfico de Pasajeros al 31 de diciembre de

	2018			2019			2020		
	Terminal ⁽¹⁾	Tránsito ⁽²⁾	Total	Terminal ⁽¹⁾	Tránsito ⁽²⁾	Total	Terminal ⁽¹⁾	Tránsito ⁽²⁾	Total
Pasajeros totales:									
Guadalajara	14,351,563	19,288	14,370,851	14,846,329	15,480	14,861,809	8,125,606	13,018	8,138,624
Tijuana	7,835,064	48,794	7,883,858	8,925,873	47,325	8,973,198	6,316,623	2,121	6,318,744
Los Cabos	5,249,039	3,223	5,252,262	5,609,122	3,901	5,613,023	3,064,160	3,212	3,067,372
Puerto Vallarta	4,767,060	5,940	4,773,000	5,051,855	6,335	5,058,190	2,536,120	2,506	2,538,626
Guanajuato	2,338,752	13,853	2,352,605	2,755,807	12,156	2,767,963	1,387,711	3,406	1,391,117
Hermosillo	1,743,754	30,942	1,774,696	1,874,059	19,836	1,893,895	984,225	19,541	1,003,766
Mexicali	1,138,467	6,968	1,145,435	1,198,808	4,357	1,203,165	693,214	3,173	696,387
Morelia	729,606	4,174	733,780	897,754	3,728	901,482	631,323	2,790	634,113
La Paz	926,334	1,423	927,757	1,008,136	2,307	1,010,443	573,137	1,431	574,568
Aguascalientes	868,505	2,674	871,179	858,433	1,127	859,560	475,562	630	476,192
Los Mochis	344,830	8,384	353,214	391,300	9,416	400,716	213,647	6,345	219,992
Manzanillo	172,493	1,187	173,680	174,718	392	175,110	86,247	350	86,597
Total	40,465,467	146,850	40,612,317	43,592,194	126,360	43,718,554	25,087,575	58,523	25,146,098

(1) Incluye los pasajeros de llegada y de salida al igual que pasajeros en conexión (pasajeros que llegan al aeropuerto en una aeronave y parten en una diferente).

(2) Pasajeros en tránsito, los cuales llegan a los aeropuertos pero que generalmente salen sin cambiar de aeronave

	2018			2019			2020		
	Nacionales	Internacionales	Total	Nacionales	Internacionales	Total	Nacionales	Internacionales	Total
Pasajeros terminales de salida:									
Guadalajara	5,113,419	2,099,518	7,212,937	5,199,715	2,271,994	7,471,709	2,857,244	1,216,066	4,073,310
Tijuana	2,777,045	1,061,145	3,838,190	3,025,408	1,357,161	4,382,569	2,320,083	831,615	3,151,698
Los Cabos	818,495	1,809,390	2,627,885	937,323	1,869,708	2,807,031	607,422	939,310	1,546,732
Puerto Vallarta	781,798	1,609,047	2,390,845	891,549	1,643,729	2,535,278	470,965	823,448	1,294,413
Guanajuato	802,265	370,389	1,172,654	1,015,691	372,192	1,387,883	517,353	180,202	697,555
Hermosillo	816,921	47,146	864,067	879,749	48,247	927,996	454,788	32,137	486,925
Mexicali	457,359	10,042	467,401	579,307	6,067	585,374	336,291	1,874	338,165
Morelia	179,143	188,206	367,349	233,450	218,408	451,858	192,197	122,631	314,828
La Paz	549,569	4,918	554,487	497,589	11,462	509,051	282,536	5,278	287,814
Aguascalientes	323,741	111,871	435,612	303,023	126,612	429,635	173,290	64,007	237,297
Los Mochis	167,691	5,925	173,616	191,012	6,584	197,596	105,911	2,151	108,062
Manzanillo	42,874	42,778	85,652	40,931	45,562	86,493	21,323	22,962	44,285
Total	12,830,320	7,360,375	20,190,695	13,794,747	7,977,726	21,772,473	8,339,403	4,241,681	12,581,084

	2018			2019			2020		
	Nacionales	Internacionales	Total	Nacionales	Internacionales	Total	Nacionales	Internacionales	Total
Pasajeros terminales de llegada:									
Guadalajara	5,200,101	1,938,525	7,138,626	5,296,110	2,078,510	7,374,620	2,910,834	1,141,462	4,052,296
Tijuana	2,724,709	1,272,165	3,996,874	2,954,316	1,588,988	4,543,304	2,344,275	820,650	3,164,925
Los Cabos	853,715	1,767,439	2,621,154	978,406	1,823,685	2,802,091	607,837	909,591	1,517,428
Puerto Vallarta	823,538	1,552,677	2,376,215	947,766	1,568,811	2,516,577	480,571	761,136	1,241,707
Guanajuato	851,986	314,112	1,166,098	1,041,187	326,737	1,367,924	534,113	156,043	690,156
Hermosillo	858,024	21,663	879,687	924,069	21,994	946,063	484,609	12,691	497,300
Mexicali	582,997	983	583,980	612,589	845	613,434	354,610	439	355,049
Morelia	190,081	172,176	362,257	245,372	200,524	445,896	195,120	121,375	316,495
La Paz	457,573	1,360	458,933	497,795	1,290	499,085	284,012	1,311	285,323
Aguascalientes	353,067	79,826	432,893	332,207	96,591	428,798	182,752	55,513	238,265
Los Mochis	170,853	361	171,214	193,362	342	193,704	105,308	277	105,585
Manzanillo	54,335	32,506	86,841	54,413	33,812	88,225	27,815	14,147	41,962
Total	13,120,979	7,153,793	20,274,772	14,077,592	7,742,129	21,819,721	8,511,856	3,994,635	12,506,491

La siguiente tabla muestra los pasajeros que utilizaron las instalaciones del CBX de Estados Unidos a México y viceversa, los cuales son reportados como pasajeros internacionales:

	Al 31 de diciembre de		
	2018	2019	2020
CBX/Tijuana	1,012,059	1,319,275	819,352
Tijuana/CBX	1,249,411	1,578,628	886,394
Total	2,261,470	2,897,903	1,705,746

La siguiente tabla indica la capacidad de movimiento de tráfico aéreo para cada uno de los aeropuertos mexicanos en 2020.

Capacidad de los aeropuertos mexicanos

Aeropuerto	Movimientos de tráfico aéreo máximos por hora ⁽¹⁾	Capacidad de pista ⁽²⁾
Guadalajara.....	44	39
Tijuana.....	20	36
Los Cabos.....	34	42
Puerto Vallarta.....	33	38
Hermosillo.....	17	33
Guanajuato.....	11	18
La Paz.....	8	14
Mexicali.....	6	14
Aguascalientes.....	7	14
Morelia.....	7	13
Los Mochis.....	7	16
Manzanillo.....	5	17

(1) Representa el mayor número de movimientos de tráfico aéreo en una hora específica durante el año. Incluido operaciones comerciales y de aviación general.

(2) Movimientos de tráfico aéreo por hora.

La siguiente tabla indica el movimiento de tráfico aéreo para cada uno de los aeropuertos mexicanos durante los periodos indicados.

Movimientos de Tráfico Aéreo por aeropuertos mexicanos ⁽¹⁾

	Al 31 de diciembre de		
	2018	2019	2020
Guadalajara	180,347	179,689	123,650
Tijuana	66,662	69,626	60,249
Los Cabos	51,020	51,718	38,742
Puerto Vallarta	56,472	56,526	41,044
Guanajuato	35,953	37,346	20,903
Hermosillo	41,462	40,221	29,981
Mexicali	13,333	11,793	8,315
Morelia	13,876	13,771	9,660
La Paz	18,008	17,436	13,051
Aguascalientes	18,133	16,433	10,008
Los Mochis	10,639	10,991	7,847
Manzanillo	4,923	5,435	4,275
Total	510,828	510,985	367,725

(1) Incluye salidas y llegadas.

La siguiente tabla indica el número promedio de pasajeros por movimiento de tráfico aéreo para cada uno de los aeropuertos mexicanos durante el año indicado:

Promedio de Pasajeros por Movimiento de Tráfico Aéreo por aeropuertos mexicanos ⁽¹⁾

	Al 31 de diciembre de		
	2018	2019	2020
Guadalajara	79.58	82.62	65.71
Tijuana	117.53	128.20	104.84
Los Cabos	102.88	108.46	79.09
Puerto Vallarta	84.41	89.37	61.79
Guanajuato	65.05	73.79	66.39
Hermosillo	42.06	46.59	32.83
Mexicali	85.39	101.65	83.37
Morelia	52.58	65.19	65.35
La Paz	51.44	57.82	43.92
Aguascalientes	47.90	52.24	47.52
Los Mochis	32.41	35.60	27.23
Manzanillo	35.04	32.15	20.17
Promedio	79.22	85.31	68.22

(1) Incluye el número de pasajeros totales entre el número total de movimientos de tráfico aéreo.

La tabla siguiente indica los movimientos de tráfico aéreo en los aeropuertos mexicanos durante los años indicados ya sea de aviación comercial, de chárter y general:

Movimiento de Tráfico Aéreo por Categoría de Aviación de los aeropuertos mexicanos ⁽¹⁾

	Al 31 de diciembre de		
	2018	2019	2020
Aviación comercial.....	382,160	381,065	257,135
Aviación chárter.....	19,996	20,281	18,154
Aviación general y otros.....	108,672	109,639	92,436
Total.....	510,828	510,985	367,725

(1) Incluye salidas y llegadas para los 12 aeropuertos.

Aeropuerto Internacional de Guadalajara.

El Aeropuerto Internacional de Guadalajara es el aeropuerto mexicano más importante de la Compañía en términos de tráfico de pasajeros, movimientos de tráfico aéreo y contribución a la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

En 2020, el Aeropuerto Internacional de Guadalajara ocupó el tercer lugar a nivel nacional en términos de tráfico de pasajeros terminales, de conformidad con la SCT. En 2020 atendió a 8.1 millones de pasajeros terminales, que representan aproximadamente el 32.4% de pasajeros terminales de los aeropuertos mexicanos de la Compañía. En 2020, aproximadamente el 71.0% de los pasajeros terminales a los que se atendió fueron pasajeros nacionales y 29.0% fueron pasajeros internacionales. De los pasajeros internacionales del aeropuerto, se estima que una porción importante es de mexicanos viviendo en Estados Unidos que visitan Guadalajara. Este aeropuerto también da servicio a muchos viajeros de negocios que se transportan hacia y desde Guadalajara. Debido a que la mayoría del

tráfico del aeropuerto es predominantemente nacional, las condiciones de la economía mexicana afectan directamente el tráfico de pasajeros, así como el resultado de las operaciones en gran medida por las condiciones de la economía mexicana.

El Aeropuerto Internacional de Guadalajara se ubica a aproximadamente a 20 kilómetros de la ciudad de Guadalajara, la cual cuenta con una población en el área metropolitana y zona conurbada de aproximadamente 5.2 millones de habitantes. Guadalajara es la segunda ciudad más importante de México en cuanto a población y es la capital del Estado de Jalisco, que es el segundo estado más poblado de la República Mexicana. Considerado como uno de los principales “HUBS” del sistema nacional mexicano de carreteras, la ciudad de Guadalajara es un centro importante tanto para la transportación terrestre como aérea. Otras ciudades importantes del Estado de Jalisco son Puerto Vallarta y Lagos de Moreno. Jalisco es un importante productor agrícola, convirtiendo a Guadalajara en un importante centro comercial agrícola. El estado tiene una contribución importante en el sector manufacturero mexicano, particularmente la industria maquiladora en el sector electrónico, computacional y del vestido. La industria maquiladora en Jalisco creció significativamente en la década de los noventa ya que las plantas maquiladoras se mudaron del territorio fronterizo entre México y los Estados Unidos buscando mano de obra más barata y una mayor diversidad en la fuerza laboral.

Un total de catorce aerolíneas operan en el aeropuerto, las principales son Volaris, VivaAerobus y Grupo Aeroméxico. Las principales aerolíneas extranjeras que operan en el aeropuerto son United, Alaska, American y Delta. Las aerolíneas que operan en el aeropuerto llegan a 55 destinos. De estos destinos, los más populares son la Ciudad de México, Tijuana, Cancún y Los Ángeles.

El Aeropuerto Internacional de Guadalajara opera 24 horas al día. El aeropuerto cuenta con dos pistas, una con una longitud de 4,000 metros y la otra con una longitud de 1,800 metros, ésta con un límite de desplazamiento de 300 metros por lo que tiene una distancia de aterrizaje de 1,500 metros, así como calles de rodaje paralelas. La capacidad del sistema de pista y calles de rodaje en este aeropuerto es de 39 movimientos por hora. El aeropuerto cuenta también con un sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) el cual asiste a los pilotos durante el mal clima. Las instalaciones del aeropuerto incluyen una terminal comercial principal con estacionamiento y un edificio de aviación general. La principal terminal comercial del aeropuerto cuenta con un área total de aproximadamente 73,000 metros cuadrados, así como un estacionamiento con 68,000 metros cuadrados adicionales. El edificio de aviación general cuenta con 975 metros cuadrados adicionales. La terminal comercial tiene 31 puertas y 37 posiciones remotas de abordaje. De las puertas internacionales, cuatro cuentan con acceso por pasillo telescópico y de las puertas nacionales ocho cuentan con acceso por pasillo telescópico. En 2020, aproximadamente 161.6 mil toneladas métricas de carga fueron transportadas a través del aeropuerto.

En 2020, la Compañía comenzó un plan plurianual para expandir la infraestructura del lado del aire incluye la construcción de una segunda pista y la correspondiente calle de rodaje. Esta expansión aumentará la capacidad de la pista para el aeropuerto de 39 a 52 movimientos por hora. La primera fase del plan incluye la construcción de más de 97.000 metros cuadrados de calles de rodaje, incluida la ampliación de la calle de rodaje A y calles de rodaje adicionales.

La Compañía continúa con acciones significativas para ampliar y modernizar el Aeropuerto Internacional de Guadalajara, con el fin de mejorar sus operaciones e imagen. Estas acciones incluyeron la mejora de la terminal comercial principal, incluida la modernización de baños, pasillos y puertas de abordaje. En 2018, la Compañía añadió aproximadamente 3,000 metros cuadrados de nuevos espacios comerciales: 1,200 metros cuadrados son de conceptos de Grupo Áreas, S.A. y el resto del espacio incluye marcas como: Gandhi, Tous, Swarovski, Charros, Marisa, entre otras. Durante 2019, se completó la expansión de la terminal principal, añadiendo 3,200 metros cuadrados y renovando 3,000 metros cuadrados adicionales. Durante el 2020, la oferta comercial de la sala de embarque nacional se expandió para incluir marcas nacionales. Durante 2020, también se rediseñó la sala de embarque internacional. Este diseño incluye también una unidad de alimentos y bebidas ubicada en una terraza nueva, donde los pasajeros podrán estar al aire libre mientras esperan para abordar su vuelo. Se espera que la remodelación empiece en el cuarto trimestre del 2021.

La Compañía opera directamente una sala VIP en el Aeropuerto Internacional de Guadalajara. En 2020, la Compañía incrementó 783 metros cuadrados a esta sala VIP.

En 2019, la Compañía comenzó el diseño ejecutivo de un nuevo desarrollo de usos múltiples, esta nueva área incluirá una expansión del edificio de la terminal existente, nuevas áreas comerciales, una torre de oficinas con 9,500 metros cuadrados de área bruta locativa y un hotel de clase ejecutiva con 180 llaves. La Compañía también comenzó el diseño conceptual de la nueva terminal con casi 100,000 metros cuadrados.

En 2018 la Compañía empezó la expansión del estacionamiento del aeropuerto, esta expansión concluyó en 2020, incrementando en 26% la capacidad del estacionamiento.

En el 2020, aproximadamente el 22.0% de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos que se generaron en el Aeropuerto Internacional de Guadalajara se derivan de ingresos no aeronáuticos.

Una parte de la tierra en la que se encuentra el Aeropuerto Internacional de Guadalajara fue expropiada por el gobierno federal mexicano en 1975 de acuerdo con su poder de dominio eminente y está sujeto a ciertos procedimientos legales por parte de sus antiguos propietarios. Para una descripción de estos procedimientos legales y su potencial impacto en las operaciones, ver *“La Emisora – Descripción del Negocio – Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales – Controversias presentadas por miembros de ciertos ejidos en el Aeropuerto Internacional de Tijuana, Guadalajara y Puerto Vallarta”*.

Aeropuerto Internacional de Tijuana.

El Aeropuerto Internacional de Tijuana es el segundo aeropuerto mexicano más importante de la Compañía en términos de tráfico de pasajeros y en movimientos de tráfico aéreo y el tercero en términos de contribución a la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. En 2020, el Aeropuerto Internacional de Tijuana ocupó el cuarto lugar a nivel nacional en términos de tráfico de pasajeros terminales de conformidad con la SCT. En 2020, el aeropuerto atendió un total de 6.3 millones de pasajeros; mismos que representan aproximadamente 25.2% del tráfico de pasajeros terminales de los aeropuertos mexicanos de la Compañía. Aproximadamente el 99.8% de los pasajeros atendidos fueron pasajeros nacionales. Dado que Tijuana se encuentra cerca de la frontera de México-Estados Unidos y, por lo tanto, es un punto de entrada popular a Estados Unidos para los viajeros mexicanos y estadounidenses, el tráfico de pasajeros del aeropuerto y los resultados de las operaciones se ven afectados por las condiciones económicas de México y de Estados Unidos.

El Aeropuerto Internacional de Tijuana atiende a la ciudad de Tijuana y áreas conurbadas del Estado de Baja California, incluyendo a los municipios de Ensenada, Tecate y Rosarito. Con una población de aproximadamente 1.9 millones de habitantes, Tijuana es la ciudad más importante del estado. Actualmente el Estado de Baja California es el segundo centro maquilador más grande de México, en términos de población, de conformidad con el INEGI. Una carretera que conecta la ciudad de Tijuana con el aeropuerto, también se extiende directamente al cruce de la frontera entre Estados Unidos y México, proporciona un cómodo acceso a San Diego, California (que está situado a unos 30 kilómetros del aeropuerto internacional de Tijuana) y otras zonas del sur de California, especialmente de Los Ángeles.

En diciembre de 2015, la Compañía inauguró el puente binacional entre el aeropuerto de Tijuana y la frontera con Estados Unidos, CBX. Este puente permite a los pasajeros cruzar directamente a los Estados Unidos utilizando un puente entre el aeropuerto y la frontera internacional, facilitando el tránsito entre Estados Unidos y México para los viajeros que cuentan con un pase de abordar a todos los vuelos que salen o llegan a Tijuana, y reducen los tiempos de conexión y espera en los cruces fronterizos de San Isidro y Mesa de Otay. Los servicios de la autoridad fronteriza mexicana están ubicados en el aeropuerto de Tijuana, y los correspondientes servicios de Estados Unidos se encuentran en las instalaciones de la terminal CBX en el lado norte de la frontera. El uso de esta infraestructura se limita a los pasajeros que viajan por el aeropuerto una vez que presentan su pase de abordaje, pero no está sujeto a cargos adicionales, ya que es parte de los servicios ofrecidos por el aeropuerto de Tijuana, que están incluidos en la TUA. Los pasajeros que usen el puente desde o hacia Tijuana también pueden estar sujetos a cargos por peaje cobrados por Otay-Tijuana Venture, L.L.C. (“OTV”), el operador del puente en el lado de Estados Unidos. GAP estima que aproximadamente, el 45% de los pasajeros de Tijuana tienen como origen – destino final los Estados Unidos y por lo tanto una parte significativa de los pasajeros en el aeropuerto son usuarios del CBX, debido a la conveniencia y accesibilidad para los residentes de los Estados Unidos. En 2020, 1.7 millones de pasajeros utilizaron el CBX; en promedio el 27.0% del tráfico total de pasajeros del aeropuerto de Tijuana. Ver

“Administración – Operaciones con Personas Relacionadas y Conflicto de Intereses – Puente Binacional Cross Border Xpress en Tijuana”.

En el aeropuerto operan un total de seis aerolíneas, de las cuales las principales son Volaris, VivaAerobus y Grupo Aeroméxico. Las aerolíneas que operan en este aeropuerto brindan servicio a 36 destinos. De estos destinos, Ciudad de México, Guadalajara y Culiacán son los más populares.

El Aeropuerto Internacional de Tijuana opera 17 horas al día, entre las 07:00 y las 24:00 horas. Sin embargo, está equipado para prestar el servicio las 24 horas de ser necesario, cobrando en horario extraordinario el doble de las tarifas específicas de aquellos servicios que las aerolíneas utilizan. El aeropuerto cuenta con una pista de 2,959 metros de longitud y una calle de rodaje paralela. El subsistema de pista y calles de rodaje tiene una capacidad de operación de 36 movimientos de tráfico aéreo por hora. El aeropuerto cuenta también con un sistema de aterrizaje por instrumentos (“ILS”), el cual asiste a los pilotos durante el mal clima. El aeropuerto tiene 21 puertas que atienden vuelos nacionales al igual que internacionales y ocho posiciones remotas de abordaje. De las 21 puertas, doce tienen pasillos telescópicos. En 2020, aproximadamente 28.3 mil toneladas de cargo fueron transportadas por este aeropuerto,

Durante 2019, la Compañía inició la construcción de un nuevo edificio terminal con más de 40,000 metros cuadrados lo que supone un incremento del 82% en comparación con las instalaciones actuales. Este nuevo edificio terminal aumentará la capacidad del aeropuerto y facilitará el flujo de los pasajeros del Aeropuerto Internacional de Tijuana que cruzan la frontera entre Estados Unidos y México utilizando el CBX. La nueva terminal contará con 10 filtros de seguridad, 32 mostradores y 2 puertas de embarque remotas. Se concluyó la plataforma de aviación comercial con más de 34,000 metros cuadrados lo que representa un aumento del 82% y 3 nuevos puestos de estacionamiento de aeronaves para operaciones remotas (aumento del 15%) y renovaciones del pavimento de la calle de rodaje principal “A” con más de 60,000 metros cuadrados. Esta nueva terminal ha sido diseñada para ser fácilmente expandible cuando se requieren aumentos de capacidad, sin causar interrupciones en las operaciones diarias y mantendrá flujos de pasajeros separados para pasajeros nacionales e internacionales. Esta expansión se ejecutará de acuerdo con un plan plurianual y se espera que se complete en 2022.

Durante 2018, se realizó un proceso de licitación para 25 nuevos espacios comerciales y trece espacios para servicio de alimentos y bebidas, con un total de 729 y 2,700 metros cuadrados, respectivamente. A finales de 2018, comenzaron a operar el 70% de los nuevos espacios comerciales con marcas como: Panda Express, Domino’s Pizza y Johnny Rockets. El resto de los espacios comerciales iniciaron operaciones en el segundo trimestre de 2019. Durante 2019, la Compañía realizó una remodelación completa del área de alimentos y bebidas del lado de tierra y de todas las unidades comerciales por las cuales se recibieron ofertas para empezar a operar.

En 2018, se realizó un proceso de licitación para los módulos de renta de autos logrando un incremento en los ingresos comparado con los recibidos por contratos anteriores. Se completó la construcción de un nuevo modelo de oficina para estandarizar la imagen de las instalaciones de renta de autos dentro de la terminal.

Adicionalmente, en 2020, se inició la expansión del estacionamiento. La expansión comenzó en el estacionamiento de pensión y se espera que concluya durante los próximos dos años con el estacionamiento público.

En 2020, aproximadamente el 22.0% de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos que se generaron en el Aeropuerto Internacional de Tijuana se derivan de ingresos no aeronáuticos.

Una porción del terreno del Aeropuerto Internacional de Tijuana fue expropiada por el Gobierno Federal en 1970 y está sujeto a ciertas demandas legales por los antiguos propietarios de los terrenos. Para una descripción más detallada de estos procedimientos legales y su impacto potencial en la operación de GAP, ver *“La Emisora – Descripción del Negocio – Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales — Procedimientos Legales — Controversias Presentadas por Miembros de ciertos ejidos en el Aeropuerto Internacional de Tijuana, Guadalajara y Puerto Vallarta”.*

Aeropuerto Internacional de Los Cabos.

El Aeropuerto Internacional de Los Cabos es el tercer aeropuerto mexicano más importante de la Compañía en términos de tráfico de pasajeros, el cuarto en movimientos de tráfico aéreo y el tercero en contribución a la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. En 2020, el Aeropuerto Internacional de Los Cabos ocupó el sexto lugar a nivel nacional en términos de tráfico de pasajeros terminales de conformidad con la SCT. En 2020, el Aeropuerto atendió a 3.1 millones de pasajeros terminales, mismos que representan aproximadamente 12.2% del tráfico de pasajeros de los aeropuertos mexicanos de la Compañía, de los cuales el 60.3% de los pasajeros atendidos fueron internacionales.

El aeropuerto atiende principalmente a turistas visitando San José del Cabo, Cabo San Lucas y otros destinos costeros a lo largo de la autopista Trans-Peninsular del Estado de Baja California Sur. El Aeropuerto Internacional de Los Cabos se ubica aproximadamente a 13 kilómetros de la ciudad de San José del Cabo, en el Estado de Baja California Sur. En 2020 la cifra de visitantes internacionales por avión a Los Cabos (San José del Cabo y la cercana ciudad de Cabo San Lucas) fue de 1.85 millones, de conformidad con la Secretaría de Turismo. Los visitantes a esta zona son en general personas acaudaladas, incluyendo tanto a golfistas que disfrutaban de campos de golf de clase mundial como a apasionados de la pesca deportiva y el buceo que son atraídos por la riqueza de la vida marina en las aguas costeras de la región.

Un total de dieciséis aerolíneas operan en el aeropuerto, de las cuales las principales son American, Alaska, United, Southwest y Volaris. Las aerolíneas que operan en el aeropuerto prestan servicio a 47 destinos. De esos destinos, la Ciudad de México, Los Ángeles, Guadalajara y Dallas son los más populares. Además de estas rutas, el Aeropuerto Internacional de Los Cabos recibió vuelos desde el Aeropuerto Internacional John F. Kennedy, operados por American Airlines y Delta Airlines.

El Aeropuerto Internacional de Los Cabos opera 11 horas al día, de las 07:00 a las 21:00 horas, sin embargo, está equipado para prestar el servicio las 24 horas de ser necesario, cobrando en horario extraordinario el doble de las tarifas específicas de los servicios que las aerolíneas utilizan. El aeropuerto cuenta con una pista de 3,004 metros de longitud y cuenta con una calle de rodaje paralela. El subsistema de pista y calles de rodaje tiene una capacidad de 42 movimientos de tráfico aéreo por hora. La pista existente permite dar servicio a aviones volando hacia o desde cualquier destino en los Estados Unidos y Canadá. El aeropuerto tiene dos terminales comerciales, la Terminal 1 que ocupa un área de aproximadamente 14,600 metros cuadrados y la Terminal 2 con aproximadamente 38,000 metros cuadrados. Además, el aeropuerto cuenta con una terminal de aviación general y una terminal FBO. El aeropuerto tiene 22 puertas (ocho en la Terminal 1 y catorce en la Terminal 2), incluyendo cuatro con pasillos telescópicos, y dieciocho posiciones remotas de abordaje.

Durante 2020, la Compañía realizó la renovación y expansión del edificio de la Terminal 3 y 2. El objetivo principal de esta expansión es consolidar ambos edificios en una terminal, incrementando su capacidad y maximizando las áreas comerciales. La expansión incrementará el área de la terminal en más de 19,500 metros cuadrados, lo que representa un incremento de 37% y 15,000 metros cuadrados de renovación, agregando diez puertas de embarque remotas y cinco nuevas puertas de embarque con pasillos de abordaje. El plan de expansión también incrementará el número de filtros de seguridad, salas de abordaje, áreas de migración y reclamo de equipaje, entre otras. Se espera que estos proyectos sean concluidos en el año 2022.

El aeropuerto opera un área comercial de aproximadamente 2,000 metros cuadrados, este espacio incluye dos Salones VIP y cinco tiendas de conveniencia. Con el objetivo de brindar una mejor experiencia para los pasajeros nacionales, se terminó la construcción de 280 metros cuadrados de un “beer garden” en la terminal nacional. El nuevo bar ofrece más opciones de servicios de alimentos y bebidas en esta terminal. Durante 2019, se rediseñaron las áreas comerciales de la terminal internacional para maximizar la venta por pasajero a través de una nueva combinación comercial. Este proceso concluirá hasta el 2021. Durante 2019, la Compañía lanzó la oferta para servicio de alimentos y bebidas para diez unidades comerciales con una superficie total de 1,941 metros cuadrados, como resultado de la licitación marcas como Panda Express, Subway, Sbarro, Carl’s Junior, Pacific Grill, Tequila Patron, STK, The Coffee Bean y Starbucks; fueron incorporadas incrementado el área actual de alimentos y bebidas en un 40%. Se espera solicitar ofertas en el segundo trimestre del 2021.

En 2020, aproximadamente el 32.2% de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos que se generaron en el Aeropuerto Internacional de Los Cabos se derivan de ingresos no aeronáuticos (94.1% proviene de actividades comerciales, el porcentaje más alto en los aeropuertos de la Compañía).

Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta.

El Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta es el cuarto aeropuerto mexicano más importante de la Compañía en términos de tráfico de pasajeros, el tercero en cuanto a movimientos de tráfico aéreo y el cuarto en términos de contribución a la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. En 2020, el Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta ocupó el séptimo lugar a nivel nacional en términos de tráfico de pasajeros terminales de conformidad con la SCT. En 2020, el Aeropuerto sirvió a 2.5 millones de pasajeros terminales, que representó el 10.1% de los pasajeros terminales de los aeropuertos mexicanos. En 2020, el 62.5% de esos pasajeros terminales fueron internacionales y el 37.5% fueron pasajeros nacionales.

El Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta se ubica en la costa del Pacífico en el Estado de Jalisco. El aeropuerto sirve principalmente a turistas extranjeros y es también un destino turístico popular en México. Las atracciones turísticas de Puerto Vallarta incluyen las bellezas naturales de Bahía de Banderas, las múltiples playas y la abundante vida marina. Puerto Vallarta es un destino turístico ya maduro, sin embargo, con el desarrollo de nuevas áreas hoteleras y campos de golf en un área conocida como Nuevo Vallarta y Punta Mita, se espera la llegada de más turistas en los próximos años.

Un total de 16 aerolíneas operan en el aeropuerto, de las cuales las principales son: American, United, Alaska, Volaris y VivaAerobus. Las aerolíneas que operan en el aeropuerto prestan servicios a 51 destinos. De esos destinos los más populares son: la Ciudad de México, Los Ángeles, Monterrey y Dallas.

El Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta opera 24 horas al día. El aeropuerto cuenta con una pista de 3,105 metros de longitud y una calle de rodaje paralela. El subsistema de pista y calles de rodaje tiene una capacidad de 37 movimientos de tráfico aéreo por hora. El aeropuerto tiene una terminal comercial principal, una terminal FBO y una terminal para aviación general. El aeropuerto tiene 19 puertas, cinco atienden vuelos nacionales y 14 atienden vuelos internacionales, nueve posiciones remotas de abordaje y 11 pasillos telescópicos.

El Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta está en proceso de renovación de calles de rodaje, pistas de aterrizaje y pavimentos. Esta renovación se completará de acuerdo con un plan plurianual y se espera que se complete en 2022.

En 2020, aproximadamente el 25.5% de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos que se generaron en el Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta se derivaron de ingresos no aeronáuticos (de los cuales el 91.7% vinieron de las actividades comerciales).

Aeropuerto Internacional de Guanajuato.

El Aeropuerto Internacional de Guanajuato es el quinto aeropuerto mexicano más importante de la Compañía en términos de tráfico de pasajeros y sexto en movimientos de tráfico aéreo y el quinto en términos de contribución a la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. En 2020, el Aeropuerto Internacional de Guanajuato ocupó el noveno lugar a nivel nacional en términos de tráfico de pasajeros terminales de conformidad con la SCT. En 2020, atendió 1.4 millones de pasajeros terminales mismos que representaron aproximadamente el 5.5% del tráfico de pasajeros terminales de los aeropuertos mexicanos. Durante 2020, aproximadamente el 75.8% de los pasajeros terminales atendidos fueron pasajeros nacionales.

El Aeropuerto Internacional de Guanajuato se ubica en el estado céntrico de Guanajuato cerca de las ciudades de León, Irapuato, Silao y Guanajuato, aproximadamente a 315 kilómetros al noroeste de la Ciudad de México. El Estado de Guanajuato tiene una población de aproximadamente 5.9 millones de habitantes de conformidad con la CONAPO. Es una región muy conocida por su riqueza en historia colonial, su sector agrícola y su industria manufacturera. Las compañías automotrices General Motors, Honda, Kia, Mazda y Toyota tienen plantas de ensamble en Guanajuato. Además, distintos fabricantes de piezas automotrices se encuentran localizados

en Guanajuato. Existe una propuesta del gobierno local para desarrollar un centro multimodal de carga cerca del aeropuerto, la Compañía considera que esto incrementará la demanda de carga.

Aproximadamente 830 toneladas de cargo pasaron a través del aeropuerto de Guanajuato en 2020.

Un total de siete aerolíneas operan en el aeropuerto, de las cuales las principales son Volaris, VivaAerobus, Grupo Aeroméxico, y United Airlines. Las aerolíneas que operan en el aeropuerto llegan a 17 destinos, de los cuales, los más populares son Tijuana, Ciudad de México y Cancún.

El Aeropuerto Internacional de Guanajuato opera 20 horas al día de las 04:00 a las 24:00 horas, sin embargo, está equipado para prestar el servicio las 24 horas de ser necesario, cobrando en horario extraordinario el doble de las tarifas específicas de los servicios que las aerolíneas utilizan. El aeropuerto cuenta con una pista de 3,501 metros de longitud. El subsistema de pista y calles de rodaje tiene una capacidad de 16 movimientos de tráfico aéreo por hora. Tiene dos terminales (una comercial y otra de aviación general) con siete puertas de abordar, siete posiciones remotas de abordaje y tres pasillos telescópicos.

Nuevas áreas comerciales y sala VIP remodelada empezaron operaciones en 2020.

Durante 2019, la Compañía expandió las instalaciones del estacionamiento en un 35%.

En 2020, aproximadamente el 25.2% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos que se generaron en el Aeropuerto Internacional de Guanajuato fue derivado de ingresos no aeronáuticos.

Aeropuerto Internacional de Hermosillo.

El Aeropuerto Internacional de Hermosillo es el sexto aeropuerto mexicano más importante de la Compañía en términos de tráfico de pasajeros, el quinto en términos de movimiento de tráfico aéreo el sexto en contribución a la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. En 2020, el Aeropuerto Internacional de Hermosillo ocupó el onceavo lugar a nivel nacional en términos de tráfico de pasajeros terminales de conformidad con la SCT. En 2020, el Aeropuerto atendió aproximadamente a 1.0 millones de pasajeros terminales, mismos que representan aproximadamente el 3.9% del tráfico de pasajeros terminales de los aeropuertos mexicanos. En el 2020, aproximadamente el 95.4% de los pasajeros terminales que atendió fueron pasajeros nacionales. Muchos de los pasajeros utilizan el aeropuerto como “HUB” de vuelos entre otras ciudades mexicanas, particularmente la Ciudad de México, Tijuana, Guadalajara y Monterrey. Debido a que la mayoría del tráfico del aeropuerto es predominantemente nacional, las condiciones de la economía mexicana afectan directamente el tráfico de pasajeros, así como el resultado de las operaciones.

El Aeropuerto Internacional de Hermosillo atiende a la ciudad de Hermosillo, así como a otros cuatro municipios cercanos, que conjuntamente tienen una población de alrededor de un millón de habitantes de conformidad con la CONAPO. La ciudad de Hermosillo, que es la capital del Estado de Sonora se localiza aproximadamente a 260 kilómetros al sur de la ciudad fronteriza de Nogales y a 130 kilómetros al este del Golfo de California. El aeropuerto está localizado a trece kilómetros al oeste de la ciudad de Hermosillo. El aeropuerto es un centro importante en una región que es principalmente agrícola e industrial. Aproximadamente 10.1 mil toneladas métricas de carga pasaron por el Aeropuerto Internacional de Hermosillo en 2020. Actualmente, los servicios de transporte de carga en este aeropuerto están basados fundamentalmente en los componentes que necesita la fábrica de autos Ford.

Un total de siete aerolíneas operan en el aeropuerto, de las cuales las principales son Volaris, VivaAerobus y Grupo Aeroméxico. Las aerolíneas que operan en el Aeropuerto Internacional de Hermosillo proveen servicio a 15 destinos. De estos destinos los más populares son Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey y Tijuana.

El Aeropuerto Internacional de Hermosillo opera 18 horas al día, de las 06:00 a las 24:00 horas, sin embargo, está equipado para prestar el servicio las 24 horas de ser necesario, cobrando en horario extraordinario el doble de las tarifas específicas de los servicios que las aerolíneas utilizan. El Aeropuerto Internacional de Hermosillo cuenta con dos pistas de vuelo, una de 2,300 metros de longitud y una segunda pista con una longitud de 1,100 metros, utilizada para aeronaves privadas la cual está cerrada debido a la poca demanda. El subsistema de

pista y calles de rodaje tiene una capacidad de 33 movimientos de tráfico aéreo por hora. El aeropuerto tiene nueve puertas de abordar y diez posiciones remotas de abordaje y cuenta con una terminal de aviación comercial y una terminal de aviación para aviones privados pequeños.

Como parte de la estrategia de negocios, en años recientes se cambió el perfil y la categoría de servicio de casi todas las tiendas a marcas reconocidas. En 2018, la Compañía abrió una nueva sala VIP en el aeropuerto de Hermosillo. En 2019, se solicitó un proceso de licitación para un nuevo restaurante ubicado en la sala de espera de aproximadamente 200 metros cuadrados de superficie, iniciando operaciones a finales del 2019. Durante el 2020, se adjudicó un contrato de acceso federal y un hangar de 780 metros cuadrados, a la empresa de mensajería Estafeta.

En 2020, el 24.0% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos generado en el Aeropuerto Internacional de Hermosillo fue derivado de ingresos no aeronáuticos.

Aeropuerto Internacional de Mexicali.

El Aeropuerto Internacional de Mexicali es el séptimo aeropuerto mexicano más importante de la Compañía en términos de tráfico de pasajeros, el décimo en movimientos de tráfico aéreo y el octavo en contribución a la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. En 2020, el Aeropuerto Internacional de Mexicali ocupó el décimo séptimo lugar a nivel nacional en términos de tráfico de pasajeros terminales de conformidad con la SCT. En 2020 el Aeropuerto atendió 0.7 millones pasajeros, esto representó aproximadamente el 2.8% del tráfico de pasajeros terminales de los aeropuertos mexicanos.

Durante 2020 aproximadamente el 99.47% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto fueron pasajeros nacionales. Debido a que la mayoría del tráfico del aeropuerto es predominantemente nacional, las condiciones de la economía mexicana afectan directamente el tráfico de pasajeros, así como el resultado de las operaciones.

El Aeropuerto Internacional de Mexicali atiende a la ciudad de Mexicali en el Estado de Baja California, así como a las ciudades estadounidenses de Yuma, Arizona y Calexico, California. La ciudad de Mexicali se localiza aproximadamente a 150 kilómetros al este de Tijuana y a 80 kilómetros al oeste de Yuma, Arizona. La principal industria en Mexicali es manufacturera, más notablemente la maquiladora, la cual se ha extendido a lo largo de la frontera de California-Baja California.

Un total de cuatro aerolíneas operan en el aeropuerto, de las cuales las principales son Volaris y Grupo Aeroméxico. Las aerolíneas que operan en el Aeropuerto Internacional de Mexicali llegan a siete destinos, de los cuales los más populares son Guadalajara, Ciudad de México y Culiacán.

El Aeropuerto Internacional de Mexicali opera 19 horas al día de las 06:00 a las 01:00 horas del siguiente día, sin embargo, está equipado para prestar el servicio las 24 horas de ser necesario, cobrando en horario extraordinario el doble de las tarifas específicas de los servicios que las aerolíneas utilizan. El aeropuerto cuenta con una pista de 2,720 metros de longitud, así como con una terminal comercial y una pequeña terminal de aviación general. La capacidad del subsistema de pista y calles de rodaje es de 14 movimientos de tráfico aéreo por hora. El edificio terminal comercial dispone de cuatro puertas de abordaje y cinco posiciones remotas de abordaje.

Durante 2018, la Compañía completó una ampliación de 1,200 metros cuadrados del edificio terminal agregando dos nuevas puertas de embarque (aumentando de dos a cuatro) y se completó la ampliación del área de reclamo de equipaje, incluida la instalación de una nueva banda transportadora de equipaje (aumentando de dos a tres). También se completó la renovación de 1,600 metros cuadrados en el área de documentación y en áreas de espera. Durante 2018, inició operaciones Gastro Hub, un restaurante tipo “gastro pub” de 185 metros cuadrados. El alquiler de automóviles comenzó a operar el primer trimestre de 2019, como resultado de la licitación lanzada en 2018.

Durante 2019, la Compañía concluyó la expansión de las instalaciones de estacionamiento en el aeropuerto de Mexicali. La expansión amplió las instalaciones existentes en un 82.0%.

En 2020, el 24.9% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos generado en el Aeropuerto Internacional de Mexicali fue derivado de ingresos no aeronáuticos.

Aeropuerto Internacional de Morelia.

El Aeropuerto Internacional de Morelia es el octavo aeropuerto mexicano más importante de la Compañía en términos de tráfico de pasajeros, el séptimo en movimientos de tráfico aéreo y décimo en términos de contribución a la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. En 2020, el Aeropuerto Internacional de Morelia ocupó el noveno lugar a nivel nacional en términos de tráfico de pasajeros terminales de conformidad con la SCT. En 2020, el Aeropuerto atendió a 631.3 miles de pasajeros terminales, esto representó aproximadamente el 2.5% del tráfico de pasajeros terminales de los aeropuertos mexicanos. En 2020 aproximadamente el 61.4% de los pasajeros atendidos por este Aeropuerto fueron pasajeros nacionales.

El Aeropuerto Internacional de Morelia atiende a la ciudad de Morelia y a otros diez municipios en sus inmediaciones. La ciudad de Morelia es la capital del Estado de Michoacán, éste tiene una población de aproximadamente 4.6 millones de habitantes de conformidad con la CONAPO. La principal industria en Morelia es la agricultura y está desarrollándose una incipiente industria de ecoturismo (principalmente durante la época en la que existe presencia de mariposas monarca).

Un total de seis aerolíneas operan en el Aeropuerto Internacional de Morelia, de las cuales las principales son Volaris, VivaAerobus y American Airlines. Las aerolíneas que operan en el aeropuerto llegan a doce destinos, de los cuales los más populares son Tijuana, Chicago Midway y Dallas Fort-Worth.

El Aeropuerto Internacional de Morelia opera las 24 horas del día, cuenta con una pista de 3,408 metros de longitud y una sola terminal. La capacidad del subsistema de pista y calles de rodaje en este aeropuerto es de 14 movimientos de tráfico aéreo por hora. El aeropuerto cuenta con cuatro puertas de abordar y 8 posiciones remotas de abordaje.

En 2019, la Compañía concluyó la ampliación y renovación de la terminal, se aumentó la sala de embarque en 200 metros cuadrados, agregando dos puertas de embarque, e incluye un punto de control de seguridad renovado y ampliado con líneas de seguridad adicionales, equipos de rayos "X" y áreas de espera. En 2019, el área comercial creció un 16.0% en comparación con 2018. Durante 2019, se lanzó una oferta para operar un nuevo espacio comercial. En el primer trimestre de 2020, la oferta se adjudicó a una marca regional que comercializa dulces y souvenirs. La tienda inició operaciones en el segundo trimestre de 2020. Además, durante el primer trimestre de 2020 inició operaciones una unidad de alimentos y bebidas, luego de ser remodelada debido a la ampliación de la sala de salida.

En 2020, el 14.6% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos generados en el Aeropuerto Internacional de Morelia aeropuerto fue derivado de ingresos no aeronáuticos.

Aeropuerto Internacional de La Paz.

El Aeropuerto Internacional de La Paz es el noveno aeropuerto mexicano más importante de la Compañía en términos de tráfico de pasajeros, en movimientos de tráfico aéreo y en contribución a la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. En 2020, el Aeropuerto Internacional de La Paz ocupó el vigésimo primer lugar a nivel nacional en términos de tráfico de pasajeros terminales de conformidad con la SCT. En 2020, el aeropuerto atendió a 573.1 mil pasajeros terminales, lo que representó aproximadamente el 2.3% del tráfico de pasajeros terminales de los aeropuertos mexicanos. Durante el 2020, aproximadamente el 98.9% de los pasajeros terminales que atendió el Aeropuerto fueron pasajeros nacionales. Debido a que la mayoría del tráfico del aeropuerto es predominantemente nacional, las condiciones de la economía mexicana afectan directamente el tráfico de pasajeros, así como el resultado de las operaciones.

El Aeropuerto Internacional de La Paz atiende a la ciudad de La Paz, localizada a lo largo de la costa del Golfo de California en el Estado de Baja California Sur, del cual La Paz es la capital. El Ecoturismo es una industria creciente en La Paz debido a la abundante vida marina que se encuentra en el Golfo de California.

Un total de cinco aerolíneas operan en el aeropuerto, principalmente Volaris, Aéreo Calafia y Grupo Aeroméxico. Las aerolíneas que operan en el aeropuerto llegan a 16 destinos, de los cuales los más populares son Ciudad de México, Guadalajara y Tijuana.

El Aeropuerto Internacional de La Paz opera 16 horas al día de las 07:00 a las 23:00 horas, sin embargo, está equipado para prestar el servicio las 24 horas de ser necesario, cobrando en horario extraordinario el doble de las tarifas específicas por los servicios que las aerolíneas utilizan. El aeropuerto cuenta con una pista de 2,500 metros de longitud y una sola terminal comercial. La capacidad del subsistema de pista y calles de rodaje en este aeropuerto es de 15 movimientos de tráfico aéreo por hora. El aeropuerto cuenta con cuatro puertas de abordar y nueve posiciones remotas de abordaje. Durante 2020, se completó la fase 2 de la renovación de la pista.

Durante 2019 se abrió una nueva sala VIP con 70 metros cuadrados de superficie.

En 2020, el 18.4% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos generados en el Aeropuerto Internacional de La Paz fue derivado de ingresos no aeronáuticos.

Aeropuerto Internacional de Aguascalientes.

El Aeropuerto Internacional de Aguascalientes es el décimo aeropuerto mexicano más importante de la Compañía en términos de tráfico de pasajeros, el octavo en movimientos de tráfico aéreo y décimo en contribución a la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. En 2020, el Aeropuerto Internacional de Aguascalientes ocupó el vigésimo quinto lugar a nivel nacional en términos de tráfico de pasajeros terminales de conformidad con la SCT. En 2020, el aeropuerto atendió 75.6 miles de pasajeros terminales, lo cual representa aproximadamente el 1.9% del tráfico de pasajeros terminales de los aeropuertos mexicanos. Durante 2020, aproximadamente el 74.9% de los pasajeros terminales atendidos fueron pasajeros nacionales. Debido a que la mayoría del tráfico del aeropuerto es predominantemente nacional, las condiciones de la economía mexicana afectan directamente el tráfico de pasajeros, así como el resultado de las operaciones.

El Aeropuerto Internacional de Aguascalientes atiende a la ciudad de Aguascalientes y a otros ocho municipios en las inmediaciones cercanas en el Estado de Aguascalientes, el cual está localizado a aproximadamente 513 kilómetros al noroeste de la Ciudad de México. La economía de la región se basa principalmente en el sector manufacturero. Una de las principales plantas armadoras de Nissan en México se localiza en la ciudad de Aguascalientes.

Un total de seis aerolíneas operan en el aeropuerto, de las cuales las principales son, Volaris, Grupo Aeroméxico y American Airlines. Las aerolíneas que operan en el aeropuerto llegan a ocho destinos, de los cuales los más populares son la Ciudad de México, Tijuana, Cancún y Dallas.

El Aeropuerto Internacional de Aguascalientes opera 18 horas al día de las 06:00 a las 24:00 horas, sin embargo, está equipado para prestar el servicio las 24 horas de ser necesario, cobrando en horario extraordinario el doble de las tarifas específicas de los servicios que las aerolíneas utilizan. El aeropuerto cuenta con dos pistas de vuelo, una de 3,000 metros de longitud y otra secundaria para aeronaves privadas que actualmente no está operando debido a consideraciones comerciales, con 1,000 metros de longitud y una sola terminal comercial. La capacidad del subsistema de pista y calles de rodaje en este aeropuerto es de 12 movimientos de tráfico aéreo por hora. El aeropuerto cuenta con cuatro puertas de abordar y cinco posiciones remotas de abordaje.

En 2019, la Compañía concluyó la ampliación y renovación de la terminal, el proyecto aumentó la capacidad y la superficie de la sala de embarque, con dos puertas de embarque adicionales, incluyendo un punto de control de seguridad renovado. En 2020, el área comercial aumentó un 27.0% en comparación con 2019, además, se abrió una nueva sala VIP de 1,300 metros cuadrados. Durante 2020, se completó la renovación de la pista.

En 2020, el 26.5% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos generados en el Aeropuerto Internacional de Aguascalientes fue derivado de ingresos no aeronáuticos.

Aeropuerto Internacional de Los Mochis.

El Aeropuerto Internacional de Los Mochis es el décimo primer aeropuerto mexicano más importante de la Compañía en términos de tráfico de pasajeros, en términos de movimiento de tráfico aéreo y en términos de contribución a la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. En 2020, el Aeropuerto Internacional de Los Mochis ocupó el cuadragésimo lugar a nivel nacional en términos de tráfico de pasajeros terminales de conformidad con la SCT. En 2020, el aeropuerto atendió a 213.6. miles de pasajeros, lo cual representó aproximadamente el 0.9% del tráfico de pasajeros terminales de los aeropuertos mexicanos. En el 2019, aproximadamente el 98.9% de los pasajeros atendidos fueron pasajeros nacionales. Debido a que la mayoría del tráfico del aeropuerto es predominantemente nacional, las condiciones de la economía mexicana afectan directamente el tráfico de pasajeros, así como el resultado de las operaciones.

El Aeropuerto Internacional de Los Mochis atiende a la ciudad de Los Mochis en la costa del Pacífico en el Estado de Sinaloa, un importante estado agrícola. El área de pesca deportiva y caza atrae tanto a turistas nacionales como extranjeros.

Un total de tres aerolíneas operan en el aeropuerto, que son Volaris, Grupo Aeroméxico y Aereo Calafia. Las aerolíneas que operan en el Aeropuerto Internacional de Los Mochis llegan a seis destinos, de los cuales los más populares son la Ciudad de México, Tijuana y Guadalajara.

El Aeropuerto Internacional de Los Mochis opera 14 horas al día de las 07:00 a las 21:00 horas, sin embargo, está equipado para prestar el servicio las 24 horas si es necesario, cobrando en horario extraordinario el doble de las tarifas específicas de los servicios que las aerolíneas utilizan. El aeropuerto cuenta con una pista de 2,007 metros de longitud y una sola terminal comercial. La capacidad del subsistema de pista y calles de rodaje en este aeropuerto es de 16 movimientos de tráfico aéreo por hora. El aeropuerto cuenta con tres puertas de abordar y ocho posiciones remotas de abordaje.

En 2020, el 21.0% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos generados en el Aeropuerto Internacional de Los Mochis fue derivado de ingresos no aeronáuticos.

Aeropuerto Internacional de Manzanillo.

El Aeropuerto Internacional de Manzanillo es el décimo segundo aeropuerto mexicano más importante de la Compañía en términos de tráfico de pasajeros, movimientos de tráfico aéreo y el doceavo en contribución a la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. En 2020, el Aeropuerto Internacional de Manzanillo ocupó el cuadragésimo quinto lugar a nivel nacional en términos de tráfico de pasajeros terminales de conformidad con la SCT. Durante 2020, el Aeropuerto de Manzanillo atendió a aproximadamente 86.2 miles de pasajeros terminales, lo que representa aproximadamente el 0.43% de los pasajeros terminales de los aeropuertos mexicanos. En 2020 aproximadamente el 57.0% de los pasajeros terminales atendidos fueron pasajeros nacionales y el 43.0% fueron pasajeros internacionales.

El Aeropuerto Internacional de Manzanillo atiende a la ciudad de Manzanillo y a otros seis municipios en el pequeño estado costero de Colima. La ciudad se localiza en la costa, a aproximadamente 230 kilómetros al sureste de Puerto Vallarta y a aproximadamente 520 kilómetros al noroeste de Acapulco. El aeropuerto atiende principalmente a turistas que visitan los centros vacacionales en el Estado de Colima y su vecino Estado de Jalisco. En años recientes, el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Manzanillo se ha mantenido estable debido a la creciente popularidad de Puerto Vallarta como destino turístico y a la inversión decreciente en el sector turístico en Manzanillo.

Un total de seis aerolíneas operan en el aeropuerto, las principales son Grupo Aeroméxico y Alaska Airlines. Alguna de las otras aerolíneas sólo opera en temporada alta (noviembre-abril). Los principales destinos cubiertos por las aerolíneas en este aeropuerto son la Ciudad de México, Los Ángeles y Calgary.

El Aeropuerto Internacional de Manzanillo opera 12 horas al día de las 08:00 a las 20:00 horas, sin embargo, está equipado para prestar el servicio las 24 horas si es necesario, cobrando en horario extraordinario el doble de las tarifas específicas de los servicios que las aerolíneas utilizan. El aeropuerto cuenta con una pista de

2,260 metros de longitud. La capacidad del subsistema de pista y calles de rodaje es de 16 operaciones de tráfico aéreo por hora. El aeropuerto cuenta con tres puertas de abordaje y ocho posiciones remotas de abordaje.

Durante 2019, para mejorar la experiencia del pasajero, se abrió un nuevo restaurante ubicado en la sala de espera con aproximadamente 150 metros cuadrados de superficie. Durante 2020, se adjudicó un contrato comercial a una organización de artesanos mexicanos de artesanías y souvenirs locales, que permite aumentar considerablemente la oferta minorista comercial de la terminal.

En 2020, el 28.9% de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos generados en el Aeropuerto Internacional de Manzanillo aeropuerto fue derivado de ingresos no aeronáuticos.

Aeropuerto Internacional de Montego Bay

El aeropuerto internacional de Montego Bay es el principal aeropuerto turístico de Jamaica. En 2020, el aeropuerto de Montego Bay atendió a 1.6 millones de pasajeros terminales, siendo el tercer aeropuerto de mayor actividad en la región del Caribe, excluyendo a Cuba, en términos de tráfico de pasajeros comerciales de acuerdo con *Airports Council International* (ACI). Durante el año 2020, aproximadamente el 99.9% de los pasajeros terminales atendidos fueron pasajeros internacionales. Del total de pasajeros que utilizaron el aeropuerto en 2020, 73.8% llegaron de los Estados Unidos, el 15.5% llegó de Canadá, el 8.9% llegó de Europa y 1.9% de otros países.

El aeropuerto internacional de Montego Bay sirve como puerta de entrada principal para los pasajeros a Jamaica, un importante destino turístico internacional, facilitando el tránsito de más del 70.0% de los turistas que llegan a la isla. En los últimos años, el tráfico de pasajeros en el aeropuerto internacional de Montego Bay ha crecido a pesar del aumento del tráfico global en el aeropuerto de Kingston, que da servicio a la mayoría de los pasajeros de negocios y el resto del tráfico. En los últimos años, el gobierno de Jamaica ha discutido los planes para construir un tercer aeropuerto comercial internacional en Jamaica, probablemente en la costa sur en Vernamfield, para satisfacer las necesidades a largo plazo del crecimiento del transporte aéreo, lo que en el mediano y largo plazo podría afectar el tráfico de los aeropuertos de Montego Bay y Kingston. No se espera que el crecimiento del tráfico del aeropuerto de Kingston sea un factor importante en el crecimiento de Montego Bay, ya que los aeropuertos sirven a diferentes demandas, tampoco se espera que el plan del gobierno de Jamaica para el aeropuerto Vernamfield se ejecute dentro de los próximos años.

Un total de 34 líneas aéreas internacionales operan en el aeropuerto, proporcionando servicios durante todo el año y de temporada. Las principales compañías aéreas son American Airlines, Southwest Airlines, Delta Airlines, y JetBlue. Las aerolíneas que operan en el aeropuerto de Montego Bay proporcionan servicio a 60 aeropuertos. De éstos, Toronto, Charlotte, Nueva York, Atlanta y Ft. Lauderdale son los más populares.

El Aeropuerto Internacional de Montego opera 18 horas al día entre las 06:00 y las 24:00 horas. Sin embargo, está equipado para funcionar 24 horas al día si es necesario. El aeropuerto cuenta con una pista de 2,662 metros de longitud. La capacidad del subsistema de pista y calles de rodaje es de 33 operaciones de tráfico aéreo por hora. El aeropuerto también cuenta con un sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) que ayuda a los pilotos en condiciones meteorológicas adversas. Las instalaciones del aeropuerto incluyen un edificio terminal principal con una gran capacidad de estacionamiento y un edificio de aviación general. El edificio terminal principal del aeropuerto tiene una superficie aproximadamente de 6,000 metros cuadrados, así como espacios de estacionamiento que consta de 5,657 metros cuadrados adicionales. El edificio de aviación general tiene un área adicional de 300 metros cuadrados. El aeropuerto cuenta con 17 puertas de abordaje y cinco posiciones remotas de abordaje.

En julio 2017, el principal operador de alimentos y bebidas, Express Catering, finalizó negociaciones con la marca Starbucks, con lo cual abrió una cafetería fuera del aeropuerto. El acuerdo también contempló la construcción de tres Starbucks en el aeropuerto para dar servicio a todos los pasajeros. El local principal de Starbucks está ubicado en el edificio terminal, el cual inició operaciones en marzo de 2018. Adicionalmente dos kioscos se abrieron en 2019. En el último trimestre de 2019, la Compañía lanzó una oferta de 29 locales comerciales en MBJA. La renovación supuso un incremento del 48.0% sobre los metros cuadrados comerciales utilizables. Durante 2020, se negoció la renovación del contrato de “duty free”. La principal tienda “duty free” será completamente renovada e iniciará operaciones durante cuarto trimestre de 2021.

En la siguiente tabla se muestra los ingresos, tráfico de pasajeros y el movimiento de tráfico aéreo para el aeropuerto de Montego Bay en 2018, 2019 y 2020:

	Al 31 de diciembre de		
	2018	2019	2020
Ingresos (en miles de pesos):			
Suma de Ingresos Aeronáuticos y No Aeronáuticos	\$ 1,963,552	\$ 2,097,489	\$ 1,023,037
Tráfico de Pasajeros (en miles):			
Pasajeros terminales	4,483	4,690	1,611
Pasajeros internacionales	4,474	4,681	1,610
Pasajeros nacionales	9	9	1
Pasajeros en tránsito	55	59	14
Movimiento de tráfico aéreo ⁽¹⁾ :			
Movimiento de tráfico aéreo máximo por hora ⁽²⁾	21	21	10
Capacidad de pista ⁽³⁾	33	33	33
Total de movimiento de tráfico aéreo (en miles)	41	43	19
Aviación comercial	30	34	15
Aviación charter	2	0	0
Aviación general y otros	9	9	4
Promedio de pasajeros por movimientos de tráfico aéreo	109	110	85

(1) Incluye salidas y llegadas.

(2) Incluye movimientos de aviación comercial y aviación general.

(3) Movimientos de tráfico aéreo por hora (capacidad).

En 2018, 2019 y 2020, aproximadamente 7.5, 7.2 y 3.9 mil toneladas métricas de carga, respectivamente, fueron transportadas a través del aeropuerto.

Terceros operan un total de siete salones VIP en el Aeropuerto Internacional de Montego Bay: cinco salones son operados por hoteles en las zonas de llegadas; mientras que un salón VIP en la zona de llegadas y otro en la zona de salidas son administrados por otro operador. En 2018, la sala VIP general operada por Club Mobay se amplió en 245 metros cuadrados adicionales alcanzando un total de 1,580 metros cuadrados, con una capacidad de 399 asientos.

Aeropuerto Internacional de Kingston

El 10 de octubre de 2019, GAP tomó control de la operación y comenzó con la administración de NMIA, en la ciudad de Kingston en Jamaica. Como resultado de la toma de control de NMIA a través de la subsidiaria PACKAL, la información financiera y operativa consolidada resumida para el año que finalizó el 31 de diciembre de 2019 incluye la consolidación de la información financiera y operativa de PACKAL para el período del 10 de octubre al 31 de diciembre de 2019. Por lo tanto, la información financiera y operativa relacionada con el aeropuerto de Kingston para el año que finalizó el 31 de diciembre de 2019 puede no ser directamente comparable con la información financiera y operativa de nuestros aeropuertos mexicanos para 2019 o para años fiscales posteriores.

El perfil de pasajero del Aeropuerto Internacional de Kingston es de negocios y de visita a amigos y familiares (“VFR”) por sus siglas en inglés. En 2020, el aeropuerto de Kingston atendió a 624.9 miles de pasajeros terminales, lo que lo convierte en el séptimo aeropuerto más ocupado de la región del Caribe, excluyendo a Cuba, en términos de tráfico de pasajeros de aviación comercial, según el Consejo Internacional de Aeropuertos.

Un total de ocho aerolíneas internacionales operan en el aeropuerto y brindan servicios durante todo el año y estacionales. El Aeropuerto Internacional de Kingston opera dieciocho horas diarias entre las 6:00 a.m. y las 12:00 de la medianoche. Sin embargo, está equipado para funcionar las 24 horas del día si es necesario. El aeropuerto tiene una pista de aterrizaje que mide 2,662 metros. La capacidad de la pista en este aeropuerto es de 33 movimientos de tráfico aéreo por hora. El aeropuerto también tiene un ILS que ayuda a los pilotos en mal tiempo. Las instalaciones

del aeropuerto incluyen una terminal comercial principal con un amplio estacionamiento y un edificio de aviación general.

	<u>De octubre 10 al 31 de diciembre de 2019</u>	<u>De 1 de enero al 31 de diciembre de 2020</u>
Ingresos (en miles de pesos):		
Suma de Ingresos Aeronáuticos y No Aeronáuticos	\$ 179,744	\$ 483,133
Tráfico de Pasajeros (en miles):		
Pasajeros terminales	408.7	629.4
Pasajeros internacionales	405.5	628.0
Pasajeros nacionales	3.2	1.4
Pasajeros en tránsito	2.9	2.9
Movimiento de tráfico aéreo ⁽¹⁾ :	4,933	11,436
Movimiento de tráfico aéreo máximo por hora ⁽²⁾	13	9
Capacidad de pista ⁽³⁾	40	40
Total de movimiento de tráfico aéreo (en miles)		
Aviación comercial	3,726	7,190
Aviación charter	584	1,909
Aviación general y otros	623	2,337
Promedio de pasajeros por movimientos de tráfico aéreo	82.9	55.0

(1) Incluye salidas y llegadas.

(2) Incluye movimientos de aviación comercial y aviación general.

(3) Movimientos de tráfico aéreo por hora (capacidad).

2b.2.2. Otras Subsidiarias de GAP.

GAP, es una empresa tenedora que tiene subsidiarias operando cada uno de los catorce aeropuertos. Además de estas subsidiarias aeroportuarias, también tiene tres subsidiarias que proporcionan servicios de personal. Las compañías de servicios de personal proveen servicios especializados a los aeropuertos. Las subsidiarias de servicios administrativos, operativos, comerciales son: i) Servicios a la Infraestructura Aeroportuaria del Pacífico, S.A. de C.V. (“SIAP”), ii) Corporativo de Servicios Aeroportuarios, S.A. de C.V. (“CORSA”), iii) Puerta Cero Parking, S.A. de C.V. (“PCP”), y iv) Aerocomercializadora del Pacífico, S.A. de C.V. (“ADP”). La Compañía tiene una empresa sin fines de lucro denominada, Fundación Grupo Aeroportuario del Pacífico, A.C. (“Fundación GAP”).

SIAP

SIAP fue incorporada como subsidiaria en junio de 1998 para brindar asistencia técnica y servicios corporativos a las subsidiarias que operan los aeropuertos. SIAP fue establecida como parte del plan de privatización del Gobierno Federal de los aeropuertos operados por GAP. SIAP factura a los aeropuertos por tres tipos de servicios:

- SIAP emplea a la alta dirección del corporativo y de los aeropuertos, cobrando a las subsidiarias los servicios prestados dependiendo del desempeño de cada subsidiaria en lo individual.

- Como parte del plan de privatización implementado por el Gobierno Federal en 1998, el socio estratégico tiene el derecho y obligación de firmar varios contratos con GAP y el Gobierno Federal, incluyendo un contrato de participación y un contrato entre accionistas. Como resultado del contrato de participación, se firmó un contrato de asistencia técnica de 15 años con AMP, dicho contrato fue renovado por cinco años adicionales el 25 de agosto de 2019. Bajo este contrato, AMP recibe un honorario anual por proveer a SIAP con servicios de consultoría y transferencia de conocimiento tecnológico e industrial, así como experiencia en la administración de aeropuertos. SIAP cobra a las subsidiarias que operan los aeropuertos la transferencia de tecnología, la cual se usa posteriormente para pagar a AMP. Los honorarios por Asistencia Técnica se recuperan a través de las tarifas máximas. Ver *“Información Financiera — Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Emisora — Resultados de operación — Costos de operación — Asistencia técnica – derechos sobre bienes concesionados”*;
- SIAP emplea personal de confianza para prestar servicios en sitio en cada uno de los aeropuertos de acuerdo a su capacidad y experiencia. Cobrando de una iguala mensual por los servicios prestados. Así como los servicios de vigilancia y limpieza que se prestan a cada aeropuerto.

CORSA

CORSA fue constituida el 8 de noviembre de 2007 e inició operaciones el 1° de enero de 2008. CORSA emplea personal sindicalizado para prestar servicios operativos en cada uno de los aeropuertos de acuerdo a su capacidad y experiencia. Cobrando una iguala mensual por los servicios prestados.

PCP

PCP fue constituida el 28 de noviembre de 2007 e inició operaciones el 1° de enero de 2008. PCP presta servicios de administración y operación en los estacionamientos de vehículos de los aeropuertos. PCP actualmente emplea tanto trabajadores de confianza como sindicalizados y cobra una iguala mensual por los servicios que presta.

ADP

ADP fue incorporada como subsidiaria el 14 de febrero de 2018, con el propósito de proveer servicios de infraestructura hotelera y otros servicios comerciales.

FUNDACIÓN GAP

Fundación GAP es una sociedad sin fines de lucro constituida en mayo de 2013, cuyo propósito principal es realizar labor social en comunidades cercanas a los aeropuertos de GAP, la cual se enfocará principalmente en la educación de niños y otras actividades filantrópicas. Ver *“La Emisora – Descripción del Negocio-Recursos Humanos – Responsabilidad Social Corporativa – Iniciativas Comunitarias y Esfuerzos Filantrópicos – Fundación GAP”*.

2b.3. Patentes, Licencias, Marcas y Otros Contratos.

2b.3.1 Marcas y patentes en México

La Compañía actualmente es titular de 13 marcas registradas ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial, las denominaciones de dichas marcas corresponden a los nombres y diseño de cada una de las 12 concesionarias, así como de GAP. Éstas son las únicas denominaciones registradas pero cada una de ellas se encuentra registrada en diferentes títulos. La clase donde se han registrado las marcas es la 039 que se aplica a servicios relacionados con el funcionamiento de aeropuertos específicamente con transporte, embalaje y almacenaje de mercancías y organización de viajes. La fecha de registro de dichas marcas fue en el mes de octubre de 2000 y fueron renovadas el mes de octubre de 2010. La vigencia de dichas marcas será hasta octubre de 2020, fecha en la cual la Compañía podrá renovarlas nuevamente de conformidad a las disposiciones legales aplicables.

Adicionalmente, la Compañía es titular de otras marcas comerciales como *Llévalo*, *Aeromarket*, *Aeroshop* y *VIP Los Cabos* a partir de 2012 y 2013, con las cuales opera distintas líneas de negocio en los aeropuertos. Hasta donde la Compañía tiene conocimiento no existen disputas respecto de la titularidad de sus marcas.

A continuación, se presentan las marcas de GAP:

<u>DENOMINACIÓN</u>	<u>NO. DE MARCA</u>	<u>FECHA DE REGISTRO</u>
Aeropuerto Internacional de Aguascalientes y diseño	703948	30 de octubre de 2000
Aeropuerto de Los Mochis y diseño	703945	30 de octubre de 2000
Aeropuerto Internacional de Morelia y diseño	703947	30 de octubre de 2000
Aeropuerto Internacional de Mexicali y diseño	703946	30 de octubre de 2000
Aeropuerto Internacional del Bajío y diseño	693062	30 de octubre de 2000
Aeropuerto Internacional de La Paz y diseño	693063	30 de octubre de 2000
Aeropuerto Internacional de Hermosillo y diseño	693061	30 de octubre de 2000
Aeropuerto Internacional de Tijuana y diseño	692968	27 de octubre de 2000
Aeropuerto Internacional de Los Cabos y diseño	693060	30 de octubre de 2000
Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta y diseño	692967	27 de octubre de 2000
Aeropuerto Internacional de Manzanillo y diseño	693064	30 de octubre de 2000
Aeropuerto Internacional de Guadalajara y diseño	692966	27 de octubre de 2000
Grupo Aeroportuario del Pacífico y diseño	693059	30 de octubre de 2000
Llévalo y diseño	1347247	3 de julio de 2012
Aeromarket y diseño	1349191	17 de octubre de 2012
Aeroshop y diseño	1349192	17 de octubre de 2012
VIP Los Cabos y diseño	1417340	13 junio de 2013
VIP Lounge	1417342	13 junio de 2013
VIP Lounge Guadalajara	1417339	13 junio de 2013
VIP Lounge Hermosillo	1417337	13 junio de 2013
VIP Lounge Puerto Vallarta	1417338	13 junio de 2013
VIP Lounge Tijuana	1417341	13 junio de 2013

La Compañía no cuenta con patentes para sus actividades, ni realiza actividades de investigación.

2b.3.2. Licencias y Otros Contratos.

Contrato de Participación.

El 25 de agosto de 1999, GAP, las Concesionarias, AMP, y los accionistas del Socio Estratégico celebraron con el Gobierno Federal, a través de la Secretaría, NAFIN, Bancomext y ASA, un contrato de participación (el “contrato de Participación”) que estableció el marco operativo para la privatización de los aeropuertos.

Con base en el Contrato de Participación, las diversas partes del mismo establecieron obligaciones recíprocas para celebrar diversos contratos y documentos, entre los cuales se encuentran:

- a) Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología. GAP celebró un contrato de asistencia técnica y transferencia de tecnología con el Socio Estratégico para que éste último le diera asistencia técnica y tecnología a GAP para la operación de los aeropuertos. Para más información ver *“La Emisora – Historia y Desarrollo de la Emisora - El Contrato de Asistencia Técnica con AMP”*.
- b) Contrato de Cesión. GAP celebró un contrato de cesión de derechos con ASA (el “Contrato de Cesión”) mediante el cual ASA le cedió a GAP todos los derechos y obligaciones respecto a los contratos de arrendamiento, y operativos de los 12 aeropuertos, incluyendo los contratos de arrendamiento a largo plazo.
- c) Contrato de Compraventa de Bienes Muebles. Mediante un contrato de compraventa de bienes muebles, el Gobierno Federal le transmitió a la Compañía la propiedad de los bienes muebles ubicados en los aeropuertos a fin de que GAP estuviera en posibilidad de continuar la operación de los mismos.
- d) Contrato de Fideicomiso con Bancomext. Bancomext como fiduciario, y AMP como fideicomitente y fideicomisario y GAP como fideicomisario en segundo lugar, celebraron un contrato de fideicomiso para garantizar las obligaciones del Socio Estratégico bajo el Contrato de Participación y el Contrato de Asistencia Técnica y para hacer un frente común de votación de las acciones propiedad de AMP. Para más información, ver *“Administración – Estatutos Sociales y Otros Convenios - Fideicomiso con Bancomext”*.
- e) Contrato de Prestación de Servicios Administrativos. Mediante el contrato de prestación de servicios administrativos (el “Contrato de Prestación de Servicios Administrativos”), SIAP le presta a GAP diversos servicios administrativos.
- f) Contrato entre Accionistas. Mediante el Contrato entre Accionistas, se establecieron ciertos derechos y obligaciones recíprocas entre el Gobierno Federal y el Socio Estratégico incluyendo la opción del Socio Estratégico para adquirir hasta un 5% adicional del capital social de GAP en términos del Contrato de Opción arriba descrito.
- g) Estatutos Sociales de GAP. Al momento de la privatización, se modificaron los estatutos sociales de GAP para implementar las obligaciones y los derechos corporativos de AMP y NAFIN. Así mismo, el 27 de octubre de 2006 se llevó a cabo una nueva modificación total de estatutos. Ver *“Administración — Estatutos Sociales y Otros Convenios”*.

Contrato de Prestación de Servicios Administrativos.

Mediante el Contrato de Prestación de Servicios Administrativos celebrado entre SIAP, la Compañía y las Concesionarias, acordaron que SIAP administraría en conjunto a los aeropuertos como parte de un grupo corporativo durante el plazo de vigencia de los títulos de concesión otorgados a cada uno de los aeropuertos. SIAP tiene la facultad y responsabilidad exclusiva de dirigir, supervisar y administrar diariamente las operaciones de cada una de las Concesionarias, debe contar con las facultades y poderes suficientes que sean necesarios para llevar a cabo la operación de los aeropuertos asignados y debe tener las facultades suficientes y la entera responsabilidad a fin de cumplir con funciones como dictar políticas laborales, prestar a cada Concesionaria los servicios y asesoría en procedimientos administrativos, prestar servicios de asesoría financiera, relaciones públicas e industriales, administración de personal, planeación e investigación, sistemas de administración de información, legales, fiscales, administración y control de riesgos, asuntos ambientales y de seguridad; establecer los precios y tarifas aplicables a

los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales; llevar los libros de contabilidad y de registro de cada una de las Concesionarias, autorizar, programar y contratar en nombre de los aeropuertos cualquier obra mayor que se requiera llevar a cabo en los mismos y establecer los lineamientos de adquisición de materiales, utensilios o cualesquier activo, llevar a cabo el control y registro de las marcas, patentes, nombres comerciales, invenciones y derechos de autor. Las Concesionarias le pagan mensualmente a SIAP una contraprestación por la prestación de estos servicios.

2b.4. Principales Clientes.

Principales Clientes de Servicios Aeronáuticos.

Aerolíneas.

Al 31 de diciembre de 2020, 19 aerolíneas internacionales y siete aerolíneas nacionales operaban vuelos comerciales en los doce aeropuertos de la Compañía en México. Volaris es el principal cliente de la Compañía en términos de número de pasajeros que transportó en los aeropuertos mexicanos, VivaAerobus y Grupo Aeroméxico en el segundo y tercer lugar, respectivamente. En 2018, 2019 y 2020, los ingresos por servicios prestados a Volaris y a los pasajeros que transportó en los aeropuertos de GAP fueron de un total \$2,694.1 millones de pesos, \$3,270.9 millones de pesos y \$2,690.9 millones de pesos, respectivamente, de los cuales \$2,429.1 millones de pesos, \$2,963.3 millones de pesos y \$2,386.3 millones de pesos, respectivamente, fueron pagados por concepto de TUA a los aeropuertos por los pasajeros que transportaron, representando el 22.7%, 24.6% y 24.7%, respectivamente, de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía para 2018, 2019 y 2020. Los ingresos por servicios prestados a VivaAerobus y a los pasajeros que transportó en los aeropuertos de GAP fueron de \$662.6 millones de pesos, \$737.4 millones de pesos y \$721.5 millones de pesos en 2018, 2019 y 2020, respectivamente, de los cuales \$605.7 millones de pesos, \$672.3 millones de pesos y \$661.0 millones de pesos, respectivamente, fueron pagados por concepto de TUA a los aeropuertos, lo que representa el 5.7%, 5.6% y el 6.8% de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía en el 2018, 2019 y 2020, respectivamente. Los ingresos por servicios prestados a Grupo Aeroméxico y a los pasajeros que transportó en los aeropuertos de GAP fueron de \$1,161.0 millones de pesos, \$1,095.7 millones de pesos y \$627.9 millones de pesos en 2018, 2019 y 2020, respectivamente, de los cuales \$1,028.8 millones de pesos, \$975.5 millones de pesos y \$556.1 millones de pesos, respectivamente, fueron pagados por concepto de TUA a los aeropuertos por los pasajeros que transportaron, lo que representa el 9.6%, 8.1% y 5.7%, respectivamente, de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía para el 2018, 2019 y 2020, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2020, 34 aerolíneas internacionales operaban vuelos comerciales en los dos aeropuertos de la Compañía en Jamaica. American Airlines y Delta Airlines son los principales clientes de la Compañía en Jamaica en términos de número de pasajeros que transportaron en dichos aeropuertos. En 2018, 2019 y 2020, los ingresos por servicios prestados a American Airlines y a los pasajeros que transportó en los aeropuertos de GAP fueron de un total \$261.1 millones de pesos, \$298.4 millones de pesos y \$201.2 millones de pesos, respectivamente, de los cuales \$173.4 millones de pesos, \$196.3 millones de pesos y \$128.1 millones de pesos, respectivamente, fueron pagados por concepto de TUA a los aeropuertos por los pasajeros que transportaron, representando el 13.3%, 13.1% y 13.4%, respectivamente, de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía para 2018, 2019 y 2020. Los ingresos por servicios prestados a Delta Airlines y a los pasajeros que transportó en los aeropuertos de GAP fueron de \$161.0 millones de pesos, \$188.6 millones de pesos y \$117.8 millones de pesos en 2018, 2019 y 2020, respectivamente, de los cuales \$107.6 millones de pesos, \$123.6 millones de pesos y \$75.0 millones de pesos, respectivamente, fueron pagados por concepto de TUA a los aeropuertos, lo que representa el 5.5%, 5.4% y el 5.0% de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía en el 2018, 2019 y 2020, respectivamente.

Además de la TUA (ingresos generados por los servicios prestados por los aeropuertos a los pasajeros), la Compañía obtuvo ingresos de los cargos de aterrizaje, estacionamiento de aeronaves y el arrendamiento de espacio a estas aerolíneas.

Clientes de Servicios Complementarios.

Los principales clientes de servicios complementarios de la Compañía en México son los tres principales proveedores de servicios de manejo de equipaje: Avespress, S.A. de C.V., Menzies Aviation, S.A. de C.V. y Administradora Especializada de Negocios, S.A. de C.V. (compañía subsidiaria de Grupo Aeroméxico) y quienes contribuyeron con \$26.5 millones de pesos, \$24.1 millones de pesos y \$18.1 millones de pesos en ingresos, respectivamente, cada uno en forma de tarifas de acceso en 2020. Los principales proveedores de servicios de comida aérea (*catering*) son Aerococina, S.A. de C.V. y Gate Gourmet & Maasa México, S. de R.L. de C.V., los cuales aportaron \$8.6 millones de pesos y \$2.8 millones de pesos, respectivamente, a los ingresos por tarifas de acceso en 2020.

GAP recibe entre el 10% y el 15% de las ventas reportadas por las prestadoras de servicios complementarios independientes.

Principales Clientes de Servicios No Aeronáuticos.

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía cuenta con aproximadamente 1,266 contratos (9% más que los 1,158 contratos que GAP tenía al 31 de diciembre de 2019) con clientes que proveen servicios comerciales en los espacios comerciales de los aeropuertos mexicanos, incluyendo operadores de tiendas de conveniencia, tiendas libres de impuestos o “duty free”, de bebidas y alimentos, operadores de tiempos compartidos, de servicios financieros, de agencias de renta de automóviles, de telecomunicaciones, de Salones VIP, de publicidad, de agencias de viajes y de servicios de información turística y publicidad. El incremento en el número de contratos se debe a la consolidación del aeropuerto de Kingston y la expansión de áreas comerciales en los aeropuertos mexicanos, incluyendo nuevos segmentos como transportación terrestre y carga. Durante 2020, la Compañía brindó ciertos descuentos y apoyos a los locatarios debido a la pandemia, con el fin de brindar liquidez para reiniciar su operación luego de los cierres.

En 2020, los principales clientes comerciales de la Compañía en México en términos de ingresos pagados a la Compañía fueron, Dufry México, S.A. de C.V. (“duty free” \$177.7 millones de pesos, en ingresos en 2020 comparado con \$306.7 millones de pesos en 2019), Priority Pass, Inc. (Sala VIP; \$137.4 millones de pesos en 2020 comparado con \$262.2 millones en 2019), Aerocomidas, S.A. de C.V. (“alimentos y bebidas”, \$81.5 millones de pesos en 2020 comparado con \$138.7 millones de pesos en 2019), y Alquiladora de Vehículos Automotores, S.A. de C.V. (“renta de automóviles” \$69.7 millones de pesos en 2020 en comparación con \$83.9 millones de pesos en 2019).

En Jamaica, los principales clientes comerciales de MBJA en términos de ingresos fueron Express Catering (“alimentos y bebidas”, U.S.\$4.4 millones de ingresos durante 2020 comparado con U.S.\$3.4 millones en 2019) y VIP Attractions Limited (“salas VIP”, U.S.\$1.6 millones de ingresos 2020 comparado con U.S.\$0.9 millones en 2019). El cliente comercial más grande de NMIA en términos de ingresos pagados a NMIA fue TM Traders Limited (“duty-free”, U.S.\$1.6 millones de ingresos en 2020) e Island Car Rental Limited (“arrendamiento de transporte”, U.S.\$0.3 millones de ingresos en 2020).

2b.5. Legislación Aplicable y Situación Tributaria.

Marco Regulatorio.

Principales leyes que rigen las Operaciones Mexicanas

Las principales leyes, reglamentos e instrumentos (cada uno modificado posteriormente) que regulan el negocio de GAP y la operación de los aeropuertos mexicanos son los siguientes:

- Ley General de Sociedades Mercantiles, promulgada el 4 de agosto de 1934.
- Ley de Aeropuertos, promulgada el 22 de diciembre de 1995.
- Reglamento de la Ley de Aeropuertos, promulgado el 17 de febrero de 2000.
- Ley de Vías Generales de Comunicación, promulgada el 19 de febrero de 1940.
- Ley de Aviación Civil, promulgada el 12 de mayo de 1995.
- Ley Federal de Derechos, promulgada el 31 de diciembre de 1981 y revisada anualmente.
- Ley General de Bienes Nacionales, promulgada el 20 de mayo de 2004.
- Ley de Mercado de Valores, promulgada el 30 de diciembre de 2005.
- Las Concesiones que autorizan a las Concesionarias subsidiarias de GAP a operar 12 aeropuertos mexicanos, las cuales fueron otorgadas el 29 de junio de 1998 y modificadas el 15 de noviembre de 1999.

La Ley de Aeropuertos y su Reglamento establecen el marco regulatorio general para la construcción, operación, administración, mantenimiento y desarrollo de las instalaciones aeroportuarias mexicanas. El objetivo de la Ley de Aeropuertos es promover la expansión, desarrollo y modernización de la infraestructura aeroportuaria de México alentando la inversión y la competencia.

En términos de la Ley de Aeropuertos, se requiere una concesión otorgada por la SCT para la operación, administración, mantenimiento y desarrollo de las instalaciones de un aeropuerto de servicio público en México. Una concesión generalmente debe otorgarse a través de un proceso de licitación pública, excepto en el caso de: (i) concesiones otorgadas a (a) entidades consideradas parte de la administración pública federal y (b) empresas privadas cuyo principal accionista sea un gobierno estatal o municipal; (ii) concesiones otorgadas a operadores de aeropuertos privados (que hayan operado en forma privada por cinco años o más) que deseen comenzar a operar instalaciones como aeropuertos de servicio público; y (iii) concesiones complementarias otorgadas a concesionarios existentes. Las concesiones complementarias sólo pueden otorgarse bajo ciertas circunstancias limitadas, tales como aquellas en que se demuestre, entre otros, que el otorgamiento de la concesión complementaria es necesario para satisfacer la demanda de los pasajeros.

El 29 de junio de 1998, la SCT otorgó las 12 Concesiones para operar, mantener y desarrollar los 12 aeropuertos principales en las regiones del Centro y del Pacífico de México a las subsidiarias de GAP. Debido a que en el momento en que se otorgaron las Concesiones, esas subsidiarias eran consideradas entidades de la administración pública federal, las Concesiones se otorgaron sin un proceso de licitación pública. Sin embargo, el proceso de privatización a través del cual el Socio Estratégico adquirió el 15% del capital social de GAP, se realizó mediante licitación pública. Cada una de las Concesiones Mexicanas fueron modificadas íntegramente el 15 de noviembre de 1999 para, entre otros, incorporar la regulación tarifaria a través de las tarifas máximas de cada aeropuerto y otros términos como parte de la concesión.

El 17 de febrero de 2000, se emitió el Reglamento de la Ley de Aeropuertos y GAP considera que actualmente cumple con los principales requerimientos conforme a la Ley de Aeropuertos y su Reglamento. El incumplimiento de la Ley de Aeropuertos y su Reglamento podría derivar en la imposición de multas u otras sanciones por parte de la SCT, y constituye una de las violaciones que podrían causar la terminación de una concesión si ocurren tres o más veces.

La Ley General de Bienes Nacionales, entre otras cosas, establece reglas relativas a las concesiones sobre bienes inmuebles del dominio público, incluyendo a los aeropuertos operados por GAP. La Ley General de Bienes Nacionales establece que los concesionarios de bienes inmuebles del dominio público paguen impuestos y establece bases para la revocación de concesiones por el incumplimiento de la obligación de pago de los impuestos aplicables, pero no especifica cuales impuestos son los que deben ser pagados, y tampoco establece si ciertos impuestos municipales deben ser pagados por el concesionario.

En virtud de la Ley Federal de Derechos, cada una de las concesionarias de GAP requiere pagar al gobierno mexicano un impuesto de concesión sobre la base de sus ingresos brutos anuales (excluyendo los ingresos por servicios a bienes concesionados) por la utilización de bienes del dominio público de conformidad con los términos de la concesión. Actualmente, este impuesto de concesión se fija en un porcentaje del 5% y puede ser revisado anualmente por el Congreso. Las concesiones mexicanas establecen que se puede solicitar la modificación de las tarifas máximas si hay un cambio en el impuesto de la concesión.

Ley de Aeropuertos y la Ley de Aviación Civil

El 8 de noviembre de 2017, entraron en vigor cambios a la Ley de Aeropuertos de México que modifican algunas regulaciones vigentes, afectando principalmente a las aerolíneas. Uno de los cambios contemplados es el pago de la indemnización a los pasajeros por demoras superiores a dos horas. La ley aclara que, el pago se realizará si el concesionario aeroportuario o la aerolínea tienen la responsabilidad del retraso. A la fecha de este documento no hay un proceso establecido para determinar quién es el responsable de la demora. Para más información ver *“Factores de Riesgo – Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con el Marco Regulatorio aplicable a GAP – Cambios en las leyes mexicanas, regulaciones y decretos aplicables a GAP podrían tener un efecto adverso en los resultados de operación de GAP”*.

Comisión Federal de Competencia Económica

La Ley Federal de Competencia Económica, entre otras cosas, otorga amplias facultades a la Comisión Federal de Competencia Económica (“COFECE”), incluyendo la capacidad de regular servicios básicos. Si la COFECE determina que un servicio o producto específico es un servicio básico, tiene la capacidad de regular las condiciones de acceso, los precios, las tarifas o condiciones técnicas de o en conexión con el servicio o producto específico. Alguno de los servicios que presta la Compañía son servicios públicos regulados por el gobierno mexicano y en la que no se tiene la certeza de si COFECE aplicará la ley de competencia de la misma manera y con las mismas consideraciones que se aplicarían a un prestador de servicios no regulados. En caso de que la COFECE determine que la totalidad o parte de los servicios que presta GAP son considerados servicios básicos podrían ser implementados cambios significativos en la manera en que se lleva a cabo el negocio, lo cual podría afectar adversamente los resultados de operación de GAP. Para mayor detalle de la ley de competencia, ver *“La Emisora – Descripción del Negocio – Legislación Aplicable y Situación Tributaria – Marco regulatorio – Comisión Federal de Competencia Económica”*. GAP no puede predecir de qué manera serán aplicadas las regulaciones del gobierno en el negocio en esta sección.

Papel que Desempeña la SCT

La Secretaría es el principal regulador de aeropuertos y tiene la facultad bajo la Ley de Aeropuertos para desempeñar las siguientes funciones:

- planear, formular y establecer las políticas y programas para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional;
- construir, administrar, operar y explotar aeródromos civiles y prestar los servicios, cuando así lo requiera el interés público;
- otorgar, modificar y revocar concesiones y permisos para la operación de los aeropuertos;
- 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 relacionados con las operaciones aeroportuarias, así como establecer las condiciones mínimas de operación con las que deberán contar los aeropuertos;
- 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 el cumplimiento de los aeropuertos con la Ley de Aeropuertos y demás leyes aplicables a las concesiones;
- llevar el registro aeronáutico mexicano, a efecto de incluir las inscripciones relacionadas con aeropuertos;
- imponer las sanciones que correspondan por el incumplimiento a lo previsto en la Ley de Aeropuertos, su Reglamento y las concesiones;
- aprobar cualquier operación u operaciones que directa o indirectamente puedan causar un cambio de control de un concesionario;
- aprobar los PMD preparados por cada concesionario cada cinco años;
- determinar las tarifas máximas para cada aeropuerto;
- aprobar cualquier contrato celebrado entre un concesionario y un tercero para la prestación de servicios complementarios o aeroportuarios en su aeropuerto; y
- cualquier otra función que establezca la Ley de Aeropuertos.

Adicionalmente, en términos de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Aeropuertos y la Ley de Aviación Civil, la Secretaría requiere proporcionar el control del tráfico aéreo, asistencia en radio frecuencias y comunicaciones aeronáuticas en los aeropuertos mexicanos. La Secretaría proporciona estos servicios a través de SENEAM, quien es la autoridad en el control de tráfico aéreo y es un órgano desconcentrado de la Secretaría. Desde 1978, SENEAM ha prestado servicios de control de tráfico aéreo en los aeropuertos de México.

Concesiones de aeropuertos mexicanos

Alcance de las Concesiones

En los términos de la Ley de Aeropuertos, cada una de las Concesiones se otorgó por un plazo inicial de 50 años a partir del 1° de noviembre de 1998, el cual puede ser prorrogado en una o más ocasiones, en cada caso, hasta por un plazo que no exceda de 50 años adicionales, sujeto a que la Concesionaria acepte cualquier nueva condición impuesta por la Secretaría y al cumplimiento de los términos de su concesión.

Las Concesiones de que son titulares las Concesionarias le permiten a la concesionaria respectiva, durante el plazo de la concesión a: (i) operar, administrar, mantener y desarrollar las instalaciones del aeropuerto, y en su caso, llevar a cabo las construcciones necesarias para proporcionar servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales como se establece en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento correspondiente; y (ii) usar, administrar, explotar y aprovechar los bienes que conforman el aeropuerto concesionado (incluye los bienes inmuebles del aeropuerto y sus mejoras, pero excluyen los bienes relacionados con el suministro y almacenamiento de combustible); estos activos son bienes del dominio público propiedad del Gobierno Federal, sujetos a la Ley General de Bienes Nacionales. Al término de la Concesión, los bienes del dominio público y sus mejoras se revierten automáticamente al Gobierno Federal.

Las Concesionarias están obligadas a proveer seguridad en los aeropuertos incluyendo medidas de seguridad en las que se establezcan dispositivos y planes de contingencia y emergencia, en términos de la Ley de Aeropuertos. Las normas básicas de seguridad se elaboran conforme a los lineamientos que señala el Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria. Asimismo, el Reglamento de la Ley de Aeropuertos señala que el concesionario del aeropuerto es responsable de llevar a cabo la revisión de los pasajeros y su equipaje de mano antes de entrar a la zona de abordaje y establece que el transportista aéreo es responsable de efectuar la revisión del equipaje registrado o documentado o partes del mismo y la carga que vaya a transportar. En caso de que el orden público o la Seguridad Nacional estén en riesgo, las autoridades Federales competentes son las autorizadas para actuar y proteger a los pasajeros, aeronaves, carga, correo, instalaciones y equipo.

Tanto los derechos derivados de la concesión, así como las acciones representativas del capital social de la Concesionaria sólo pueden ser gravados mediante la autorización de la SCT. Ningún contrato que establezca la constitución de gravámenes aprobados por la Secretaría otorgará el carácter de concesionario al acreedor o al tercero adjudicatario bajo ninguna circunstancia.

Un concesionario no podrá ceder sus derechos u obligaciones bajo la concesión sin la autorización de la Secretaría. La Secretaría está facultada para autorizar una cesión, siempre y cuando los cesionarios satisfagan los requisitos para ser concesionarios en términos de la Ley de Aeropuertos, acepten cumplir con las obligaciones de la concesión correspondiente y estén de acuerdo con cualquier otra condición que la Secretaría pueda establecer.

Obligaciones Generales de las Concesionarias.

Las Concesiones establecen diversas obligaciones a las Concesionarias, incluyendo entre otras, (i) el pago de los derechos arriba descritos, (ii) la obligación de prestar el servicio concesionado en forma continua, pública y sin discriminación, (iii) la obligación de mantener los aeropuertos en buen estado de funcionamiento y (iv) la obligación de realizar inversiones en infraestructura y equipo en términos del PMD y la propia Concesión de que se trate.

Cada Concesionaria y cualquier tercero que preste servicios en un aeropuerto, requiere contar con seguros específicos en montos y cobertura que abarquen riesgos específicos, tales como daños a personas y a propiedades en los aeropuertos, y en cada caso la SCT debe de fijar los montos mínimos que deberán cubrir los seguros. A la fecha del presente, la SCT no ha establecido los montos que deben cubrir dichos seguros. La Compañía podría ser requerida a obtener seguros adicionales una vez definidos los montos. GAP y las subsidiarias Concesionarias son conjunta y solidariamente responsables ante la SCT de todas las obligaciones contenidas en las Concesiones. Cada una de las Concesionarias es responsable del cumplimiento de las obligaciones establecidas en las Concesiones y en el PMD, incluyendo las obligaciones derivadas de contratos con terceros, así como por cualquier daño a los bienes

del dominio público causados por ellos y por terceros usuarios del aeropuerto. En caso de incumplimiento de alguna Concesión, la SCT está facultada para revocar todas las Concesiones otorgadas a las Subsidiarias de GAP.

Prácticamente todos los contratos celebrados con anterioridad al 25 de agosto de 1999 por ASA con respecto a cada uno de los aeropuertos fueron cedidos a la Concesionaria correspondiente de cada Aeropuerto. Como parte de esta asignación, cada Concesionaria acordó indemnizar a ASA por cualquier pérdida incurra como consecuencia del incumplimiento de la Concesionaria en las obligaciones contempladas en el contrato cedido.

Clasificación de los Servicios que se Prestan en los Aeropuertos.

La Ley de Aeropuertos y su Reglamento en México clasifican los servicios que pueden prestarse en un aeropuerto en las siguientes tres categorías:

- *Servicios Aeroportuarios:* Los servicios aeroportuarios sólo pueden ser prestados por el concesionario o por un tercero que ha celebrado un contrato con dicho concesionario para proporcionar estos servicios. Estos servicios incluyen:
 - el uso de pistas, calles de rodaje y plataformas para aterrizajes, estacionamientos y despegues de aeronaves;
 - el uso de hangares, abordadores, autobuses e instalaciones para estacionamiento de automóviles;
 - la prestación de servicios de seguridad, servicios de rescate y extinción de incendios, control de tráfico en tierra, iluminación y ayudas visuales;
 - el uso general del espacio de la terminal y otra infraestructura por las aeronaves y por los pasajeros y carga; y
 - el acceso al aeropuerto a terceros que proporcionan servicios complementarios (según se definen en la Ley de Aeropuertos) y terceros que prestan servicio de transportación terrestre (tales como taxis y operadores turísticos).
- *Servicios Complementarios:* Los servicios complementarios pueden ser prestados por una línea aérea, por el concesionario del aeropuerto o por un tercero bajo contrato con alguno de los dos anteriores. Estos servicios incluyen: servicios de rampa y manejo de equipaje, documentación de pasajeros, servicio de seguridad a las aeronaves, venta de bebidas y alimentos a las aerolíneas (*catering*), limpieza, mantenimiento, reparación y suministro de combustible y actividades relacionadas que proporcionan servicio a los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo.
- *Servicios Comerciales:* Los servicios comerciales incluyen servicios que no son considerados esenciales para la operación de un aeropuerto o aeronave, e incluyen, entre otros, el arrendamiento de espacio a comerciantes, restaurantes, bancos y publicidad, entre otros.

Los terceros que presten servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales deben hacerlo conforme a un contrato con el concesionario correspondiente. El 1º de noviembre de 2012 GAP celebró un contrato para que un tercero preste servicios aeroportuarios (aerocares y pasillos telescópicos) en todos los aeropuertos de la Compañía, de la misma manera que GAP los prestaba anteriormente, conforme a lo anterior GAP ya no proveerá este servicio directamente, a la fecha de este reporte es el único contrato celebrado con un tercero para la prestación de servicios regulados. Todos los contratos relativos a servicios aeroportuarios o complementarios deben ser aprobados por la SCT. La Ley de Aeropuertos establece que el concesionario es solidariamente responsable con estos terceros del cumplimiento de las condiciones establecidas en su contrato correspondiente, en relación a los

servicios que estos terceros proporcionen a sus clientes. Todos los terceros prestadores de servicios deberán ser empresas constituidas como sociedades mercantiles mexicanas.

Los servicios aeroportuarios y complementarios deben ser proporcionados a todos los usuarios de manera uniforme y regular, sin discriminación en cuanto a calidad, oportunidad o precio. Los concesionarios deben proporcionar los servicios aeroportuarios y asegurarse que se prestan los servicios complementarios con prioridad para aeronaves militares, aeronaves de auxilio en desastres y aeronaves en condiciones de emergencia. Los servicios aeroportuarios y complementarios deben prestarse sin costo a aeronaves militares y aeronaves realizando actividades de seguridad nacional. Las Concesionarias no han prestado ni prestan servicios complementarios, sino que la actividad es desarrollada a través de terceros que prestan dichos servicios a las aeronaves.

En casos de fuerza mayor, la Secretaría puede imponer reglas adicionales con relación a la prestación de servicios de aeropuertos, pero sólo en la medida necesaria para resolver el caso de fuerza mayor. La Ley de Aeropuertos permite al administrador aeroportuario designado por un concesionario, a suspender la prestación de servicios aeroportuarios por causas de fuerza mayor. *Ver “Factores de Riesgo – Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con el Marco Regulatorio aplicable a GAP – El Gobierno Federal Mexicano podría terminar o requerir las Concesiones mexicanas bajo ciertas circunstancias, algunas de las cuales están fuera del control de GAP”.*

Un concesionario también tiene la obligación de tomar todas las medidas necesarias para permitir un mercado competitivo para los servicios complementarios. Un concesionario no puede limitar el número de proveedores de servicios complementarios en sus aeropuertos, excepto por consideraciones de espacio, eficiencia y seguridad. Si el concesionario le niega la entrada a alguno de los proveedores de servicios complementarios por razones distintas a las mencionadas, el proveedor puede presentar una queja ante la SCT, la cual determinara dentro de los siguientes 60 días a la presentación de la demanda si la entrada del proveedor está autorizada.

Programas Maestros de Desarrollo.

Los concesionarios de aeropuertos deben presentar ante la Secretaría un PMD por cada aeropuerto que describa, entre otras cosas, sus planes de mantenimiento y construcción.

Cada PMD debe actualizarse cada cinco años y presentarse nuevamente para su aprobación a la Secretaría. Una vez aprobado, el PMD es considerado parte integrante de la concesión correspondiente. Cualquier trabajo mayor de construcción, renovación o expansión de un aeropuerto sólo puede realizarse con base en el PMD del concesionario o mediante aprobación de la Secretaría.

La información que se requiere presentar en el PMD incluye:

- expectativas de desarrollo y crecimiento del aeropuerto;
- proyecciones de 15 años para la demanda de tráfico aéreo (incluyendo pasajeros, carga y operaciones);
- programas de construcción, conservación, mantenimiento, expansión y modernización para infraestructura, instalaciones y equipo;
- programa detallado de inversiones para los siguientes cinco años en forma obligatoria e inversiones mayores proyectadas para los siguientes diez años;
- planes descriptivos del aeropuerto especificando los usos distintivos de cada área del aeropuerto;
- fuentes de financiamiento; y
- medidas de protección ambiental.

Las Concesiones establecen un periodo de 24 meses para preparar y presentar el PMD y requieren que el concesionario contrate consultores independientes reconocidos para elaborar encuestas entre los usuarios de los aeropuertos respecto de los estándares de calidad actuales y esperados, así como para elaborar pronósticos del tráfico aéreo y requerimientos de inversión. El concesionario debe presentar un proyecto del PMD al Comité de Operación y Horarios para su revisión y comentarios, el cual es integrado por los usuarios de los aeropuertos, según lo establecido en el Reglamento de la Ley de Aeropuertos seis meses antes de su presentación para la aprobación ante la SCT. Además, el concesionario debe presentar, seis meses antes de que concluya el plazo de cinco años, el nuevo PMD ante la Secretaría. La Secretaría puede solicitar información o aclaraciones adicionales, así como recabar comentarios por parte de los usuarios de los aeropuertos. La Secretaría de la Defensa Nacional también puede opinar sobre los PMD.

Cualquier trabajo mayor de construcción, renovación o expansión de un aeropuerto sólo puede realizarse con base en el PMD del concesionario y mediante aprobación de la Secretaría. GAP tiene la obligación de gastar todo el monto fijado para cada programa de inversión conforme a los PMD.

Las modificaciones al PMD y al plan de inversiones deben ser aprobadas por la SCT, excepto por los trabajos de reparación por emergencia y trabajos menores que no afecten de manera negativa las operaciones de los aeropuertos.

Una vez que los montos de las inversiones de capital relacionadas con el PMD se establecen, se ajustan anualmente en base al Índice Nacional de Precios al Productor, sector construcción, materiales, alquiler de maquinaria y remuneraciones, y el Concesionario está obligado a cumplir con las cantidades resultantes.

El 12 de diciembre de 2019, la SCT aprobó las nuevas tarifas máximas y los PMD para cada una de las Concesionarias de GAP por el periodo de 5 años, es decir, de 2020-2024. Las tarifas máximas conjuntas, están expresadas en unidades de tráfico para cada aeropuerto y fueron determinadas por la SCT en base a las proyecciones de tráfico, costos operativos e inversiones de capital incluidos en los PMD, así como de acuerdo con los parámetros predeterminados para el cálculo de la tarifa máxima establecida en la concesión para cada aeropuerto. Este programa de cinco años entró en vigor el 1° de enero de 2020 y con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2024. Debido a la pandemia COVID-19, la Compañía retrasó ciertas inversiones de capital no obligatorias y durante el mes de agosto de 2020, presentó una propuesta para un Proceso de Revisión Extraordinaria del PMD ante la SCT, en respuesta al impacto de la pandemia COVID-19 en sus operaciones. Para más información ver *“Información General – Factores de riesgo - Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con las Operaciones de GAP - La evolución de los efectos relacionados con el brote de “COVID-19” han tenido y pueden seguir teniendo un impacto adverso en la situación financiera o resultados de operación de la Compañía”* y *“La Emisora - Historia y Desarrollo de la Emisora - Eventos recientes - eventos relacionados con el brote del COVID-19”*. Los ajustes al PMD aprobados como resultado de este Proceso de Revisión Extraordinaria y anunciados el 30 de noviembre de 2020, posponen las inversiones en aproximadamente 20 meses. Como tal, ciertas inversiones que estaban programadas para concluir en 2024 ahora concluirán en 2026. Las inversiones comprometidas disminuyeron en un 27.0% para el periodo 2020-2024, luego del Proceso de Revisión Extraordinaria.

La Compañía inicialmente había asignado el 86.8% de la inversión comprometida para el periodo 2020 - 2024 a los aeropuertos de Guadalajara, Puerto Vallarta, Tijuana y Los Cabos. Sin embargo, como resultado de la Revisión Extraordinaria del PMD, el 88.1% de la inversión comprometida se asignó a esos cuatro aeropuertos. Las inversiones del PMD para el periodo de 2020–2024 representan el quinto periodo de inversión dentro de los términos de las concesiones, asumiendo un incremento de 288.4% respecto del periodo 2015 – 2019. Estas inversiones reflejan el mayor monto de inversión comprometido hasta la fecha.

Los PMD son aprobados por la SCT por periodos de cinco años, de conformidad con los términos de las Concesiones Mexicanas. Además, GAP debe cumplir quinquenalmente con las obligaciones de inversión conforme a los PMD y la SCT puede aplicar sanciones si GAP no cumple con dichas inversiones. Recientemente la SCT ha revisado el cumplimiento de GAP con las obligaciones anuales. La SCT puede hacer revisiones de forma oficial y aplicar las sanciones correspondientes si determina que no se ha cumplido con el compromiso de inversión. En marzo de 2018, 2019 y 2020 la SCT certificó el cumplimiento del PMD por los ejercicios de 2017, 2018 y 2019,

respectivamente y en marzo 2020, la SCT certificó el cumplimiento de la Compañía con el PMD para el periodo de cinco años del 2015-2019. El 24 de marzo 2021 se aprobó el cumplimiento del PMD 2020.

Regulación de Servicios Aeronáuticos Mexicanos.

La Ley de Aeropuertos establece que la SCT podrá determinar las bases de regulación de tarifas para la prestación de servicios aeroportuarios y contraprestaciones relacionadas con los contratos que los concesionarios celebren con prestadores de servicios complementarios, una vez que la Comisión Federal de Competencia haya determinado si existen o no condiciones de mercado competitivas. En 1999, la Comisión Federal de Competencia determinó que generalmente no existen condiciones de competencia en la prestación de los servicios aeroportuarios y acceso a terceros que presten servicios complementarios. Esta determinación autorizó a la SCT a establecer reglas que rigen las tarifas que se pueden cobrar por los servicios aeroportuarios y las cuotas de acceso que pueden ser cobradas a terceros que presten servicios complementarios en los aeropuertos de GAP. El 15 de noviembre de 1999, la SCT incorporó una nueva regulación de tarifas, Bases de Regulación Tarifaria, a los términos de cada una de las Concesiones Mexicanas. Estas bases establecen un marco legal para la fijación de la tarifa máxima por periodos de cinco años, cada cinco años. Ver *“Información general - Factores de Riesgo – Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con el Marco Regulatorio aplicable a GAP – Cambios en las leyes mexicanas, regulaciones y decretos aplicables a GAP podrían tener un efecto adverso en los resultados de operación de GAP”*.

Ingresos Regulados.

La mayor parte de los ingresos de GAP son generados por la prestación de servicios aeronáuticos, los cuales están generalmente relacionados con el uso de las instalaciones aeroportuarias por parte de las líneas aéreas y los pasajeros. Estos consisten principalmente en TUA, tarifas por aterrizaje (con base en el peso de la aeronave y el horario en que se realiza), tarifas por estacionamiento de aeronaves, tarifas por el uso de abordadores, tarifas por servicio de seguridad de pasajeros de salida, renta de espacio para servicios aeronáuticos y tarifas de acceso cobradas a terceros que proporcionan servicios complementarios en los aeropuertos.

Todos los ingresos por servicios aeronáuticos de la Compañía están sujetos al sistema de regulación tarifaria establecido por la SCT. Conforme a este sistema de regulación tarifaria, la SCT establece una “tarifa máxima” por cada aeropuerto para cada año por un periodo de cinco años. La “tarifa máxima” es la cantidad máxima de ingresos por “Unidad de Tráfico” que GAP puede generar anualmente en ese aeropuerto por los servicios que están sujetos a la regulación tarifaria. Conforme a esta regla, una Unidad de Tráfico equivale a un pasajero o 100 kg. de carga, incluidos los transportados en aviones de pasajeros. Las tarifas máximas están expresadas en unidades de tráfico para cada aeropuerto y fueron determinadas en base a: i) las unidades de tráfico proyectadas, ii) inversiones de capital y iii) gastos de operación autorizados para el periodo 2020-2024 en el PMD.

Las tarifas máximas para el periodo 2020-2024 están expresadas en pesos constantes al 31 de diciembre de 2017 y están actualizadas con el INPP-pys y con el factor de eficiencia al final de cada año dentro del periodo. Desde que la inflación para cada año es determinada con el INPP-pys, que no se conoce al inicio de la aplicación de las tarifas máximas negociadas con la AFAC, el ajuste por inflación no es incluido en las tarifas máximas al inicio de cada periodo de cinco años. Estos ajustes a las tarifas serán aplicables una vez publicadas.

La Compañía puede fijar las tarifas específicas para cada servicio aeronáutico cada seis meses (o con mayor frecuencia si la inflación acumulada desde el último ajuste excede el 5%), siempre y cuando el ingreso combinado por los servicios sujetos a la regulación de tarifas en un aeropuerto no exceda la tarifa máxima por Unidad de Tráfico en ese aeropuerto en forma anual. La SCT certifica anualmente que los ingresos regulados dividido entre las unidades de tráfico no sean superiores a la tarifa máxima establecida para ese ejercicio. La SCT ha revisado las tarifas máximas y certificado que no se sobrepasen los ingresos regulados permitidos para el ejercicio 2018 y 2019. La revisión de 2020 se llevará a cabo durante el segundo trimestre de 2021. Debido a que los ingresos totales que resultan de los servicios regulados no están restringidos de otra manera, los aumentos en el tráfico de pasajeros y carga permiten mayores ingresos generales durante el periodo de 5 años para el que se establecieron las tarifas máximas.

En 2018, 2019 y 2020 aproximadamente el 69.6%, 65.0% y 60.5%, respectivamente, de los ingresos totales de los aeropuertos en México fueron generados por los servicios aeronáuticos sujetos a regulación conforme a las tarifas máximas (75.4%, 74.9% y 75.6%, respectivamente, de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos).

Los ingresos de GAP generados por la prestación de servicios no aeronáuticos, incluyendo ingresos que pueden ser generados por actividades comerciales en los edificios terminales de los aeropuertos, no están regulados por este sistema de regulación tarifaria y por lo tanto no están sujetos a un límite bajo ninguna regulación. Para una descripción de cómo clasifica GAP sus ingresos, en ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos, ver “*Información Financiera — Información Financiera por Línea de Negocio, Zona Geográfica y ventas de exportación — Clasificación de Ingresos*”.

Tarifa Máxima.

Las tarifas máximas de cada aeropuerto son determinadas por la SCT basados en el marco establecido en las concesiones mexicanas. Este marco refleja, entre otros factores, las proyecciones de los ingresos, costos e inversiones de los aeropuertos, así como el costo estimado de capital relacionado con los servicios regulados y los ajustes de eficiencia determinados por la SCT. Las tarifas máximas para cada aeropuerto se establecen cada cinco años por periodos de 5 años.

Tarifas Máxima 2020-2024

El 12 de diciembre de 2019, la SCT determinó las nuevas tarifas máximas aeroportuarias para el periodo quinquenal que abarca del 1º de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2024. Expresados en pesos constantes al 31 de diciembre de 2017. El 2 de enero de 2020, estas tarifas fueron publicadas en el Diario Oficial de la Federación. Estas tarifas máximas pueden ajustarse únicamente de la manera descrita previamente o conforme a circunstancias limitadas descritas en “*La Emisora — Descripción del Negocio – Legislación Aplicable y Situación Tributaria — Regulación de Servicios Aeronáuticos Mexicanos — Ajustes Especiales a las Tarifas Máximas*”.

Las siguientes tablas establecen las tarifas máximas para cada uno de los aeropuertos de GAP para el periodo indicado conforme a los PMD 2020-2024 que entraron en vigor el 1º de enero de 2020:

Tarifas Máximas Actuales ⁽¹⁾

	Al 31 de diciembre de				
	2020	2021	2022	2023	2024
Guadalajara.....	196.00	194.63	193.27	191.92	190.58
Tijuana.....	161.17	160.04	158.92	157.81	156.71
Los Cabos.....	284.25	282.26	280.29	278.33	276.38
Puerto Vallarta.....	279.61	277.65	275.71	273.78	271.86
Guanajuato.....	220.80	219.25	217.72	216.20	214.69
Hermosillo.....	169.11	167.93	166.75	165.58	164.42
Mexicali.....	161.62	160.49	159.37	158.25	157.14
La Paz.....	186.05	184.75	183.46	182.18	180.90
Morelia.....	258.64	256.83	255.03	253.24	251.47
Aguascalientes.....	174.90	173.68	172.46	171.25	170.05
Los Mochis.....	192.07	190.73	189.39	188.06	186.74
Manzanillo.....	231.12	229.50	227.89	226.29	224.71

1)Expresados en pesos constantes al 31 de diciembre de 2017 y aplicando el factor de eficiencia en cada año descrito en el siguiente punto “*Metodología para la determinación de las tarifas máximas futuras*”.

Debido a la pandemia COVID-19, en el mes de agosto de 2020 la Compañía presentó una propuesta para un Proceso de Revisión Extraordinaria del PMD ante la SCT. Para más información, ver “*Información general – Factores de riesgo - Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con las Operaciones de GAP. - La evolución de los efectos relacionados con el brote de “COVID-19” han tenido y puede seguir teniendo un impacto adverso en la situación financiera o resultados de operación de la Compañía*” y “*La Emisora - Historia y Desarrollo de la*

Emisora - Eventos recientes - eventos relacionados con el brote del COVID-19". Los ajustes al PMD aprobados como resultado de este Proceso de Revisión Extraordinaria y anunciados el 30 de noviembre de 2020, incluyeron ajustes a las tarifas máximas para cada uno de los aeropuertos de la Compañía en México. Estas tarifas entraron en vigor el 1° de enero de 2021.

Tarifas Máximas Actuales Ajustadas ⁽¹⁾

	Al 31 de diciembre de			
	2021	2022	2023	2024
Guadalajara-----	216.86	215.34	213.83	212.33
Tijuana-----	165.57	164.41	163.26	162.12
Los Cabos-----	304.93	302.8	300.68	298.58
Puerto Vallarta---	303.71	301.58	299.47	297.37
Guanajuato-----	226.89	225.3	223.72	222.15
Hermosillo-----	169.49	168.3	167.12	165.95
Mexicali-----	162.06	160.93	159.8	158.68
La Paz-----	186.65	185.34	184.04	182.75
Morelia-----	265.85	263.99	262.14	260.31
Aguascalientes---	175.5	174.27	173.05	171.84
Los Mochis-----	192.76	191.41	190.07	188.74
Manzanillo-----	232.02	230.4	228.79	227.19

1)Expresados en pesos constantes al 31 de diciembre de 2017 y aplicando el factor de eficiencia en cada año descrito en el siguiente punto "*Metodología para la determinación de las tarifas máximas futuras*".

Metodología para la Determinación de las Tarifas Máximas Futuras.

La Regulación Tarifaria dispone que las tarifas máximas anuales en cada aeropuerto sean determinadas en intervalos de cinco años, con base en las siguientes variables:

- Las proyecciones de las unidades de tráfico para los siguientes 15 años, costos de operación y gastos relacionados a los servicios sujetos a la regulación de tarifas y a ganancias antes de impuestos relacionadas a los servicios sujetos a regulación de tarifas. Las Concesiones prevén que las proyecciones por unidad de tráfico y gastos relacionados a servicios regulados sean derivados de los términos de los PMD del concesionario correspondiente para los siguientes 15 años.
- Las proyecciones de los compromisos de inversión para los siguientes 15 años relacionados a los servicios sujetos a la regulación tarifaria, con base en el tráfico aéreo pronosticado y los estándares de calidad de los servicios que derivarán de los PMD.
- Los valores de referencia, que inicialmente fueron establecidos en las Concesiones y que reflejan el valor presente neto de los ingresos regulados menos los costos de operación relacionados a los servicios regulados correspondientes y gastos (menos amortización y depreciación), y las inversiones comprometidas relacionadas a la prestación de los servicios regulados más un valor terminal.
- Una tasa de descuento a ser determinada por la SCT. Las Concesiones disponen que la tasa de descuento deba reflejar el costo de capital de las compañías mexicanas e internacionales en la industria aeroportuaria (en una base antes de impuestos), así como las condiciones económicas de México. Las Concesiones disponen que la tasa de descuento debe ser al menos igual al rendimiento promedio de los instrumentos de deuda a largo plazo del Gobierno Federal listados en los mercados internacionales

durante los 24 meses anteriores a la fecha de las negociaciones, más una prima por riesgo a ser determinada por la SCT con base en el riesgo inherente al negocio aeroportuario en México.

- Un factor de eficiencia a ser determinado por la SCT. Las tarifas máximas aplicables en los aeropuertos de GAP para el periodo de 5 años del 1° de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2024 reflejan un factor de eficiencia anual del 0.70%.

Las Concesiones Mexicanas especifican una fórmula de flujo de efectivo descontado a ser utilizado por la SCT para determinar las tarifas máximas que, conforme a la utilidad de operación pronosticada, la UAFIDA, el ajuste de eficiencia, compromisos de inversión y tasa de descuento, resultarían en un valor presente neto equivalente a los valores de referencia establecidos en conexión con la determinación de las tarifas máximas. Las tarifas máximas establecidas finalmente por la SCT históricamente han resultado de una negociación entre la SCT y GAP, tomando siempre como base las variables antes mencionadas. Una vez que las tarifas máximas quedan establecidas, éstas deben actualizarse cada año con el factor de eficiencia y con el INPP-pys. Asimismo, una vez que las tarifas máximas son establecidas en parte por las inversiones de PMD, dichas inversiones deberán ser actualizadas por el Índice Nacional de Precios al Productor, sector de construcción, materiales, alquiler de maquinaria y remuneraciones.

Las Concesiones Mexicanas disponen que los valores de referencia, tasa de descuento y demás variables de cada aeropuerto utilizadas en el cálculo de las tarifas máximas, de ninguna manera representan una garantía de la SCT de la rentabilidad de concesionario alguno. Por lo tanto, si las tarifas máximas (o el monto que GAP haya sido capaz de reunir, dentro del límite establecido por las tarifas máximas) multiplicado por las Unidades de Tráfico en cualquier aeropuerto no genera una ganancia, o no reflejan la rentabilidad real, las tasas de descuento, los compromisos de inversión o las ganancias por productividad en ese aeropuerto en el periodo de 5 años para el cual la tarifa máxima es establecida, GAP no tiene derecho a ajuste alguno para compensar este déficit.

En la medida que tales ingresos totales por Unidad de Tráfico excedan la tarifa máxima correspondiente, la SCT podrá reducir proporcionalmente la tarifa máxima en el año inmediato siguiente e imponer multas por 1,000 a 50,000 veces el salario mínimo general diario vigente en la Ciudad de México. El 1° de enero de 2021, el salario mínimo general diario vigente en México fue de \$141.7 pesos. Consecuentemente, la sanción máxima posible en tal fecha habría sido de \$7.0 millones de pesos (aproximadamente U.S.\$357.5 miles) por aeropuerto.

Como está establecido por la SCT, el cálculo de las Unidades de Tráfico no incluye a los pasajeros en tránsito. Por lo tanto, el cálculo actual de las Unidades de Tráfico es igual a un pasajero terminal o 100 kg. de carga.

Ajustes Especiales a las Tarifas Máximas.

Una vez determinadas, las tarifas máximas de cada aeropuerto están sujetas a ajustes especiales sólo bajo alguna de las circunstancias siguientes:

- *Cambio de ley o desastres naturales.* Un concesionario puede solicitar un ajuste de sus tarifas máximas en caso de que un cambio de ley respecto de los estándares de calidad o seguridad y protección ambiental resulten en costos operativos o compromisos de inversión que no estaban contemplados cuando sus tarifas máximas fueron establecidas. Adicionalmente, un concesionario también puede solicitar un ajuste en sus tarifas máximas si un desastre natural afecta la demanda o requiere de compromisos de inversión anticipados. No existe garantía de que cualquiera de las solicitudes basadas en estas razones sea aprobada.
- *Condiciones macroeconómicas.* Un concesionario también puede solicitar un ajuste en sus tarifas máximas si, como resultado de una disminución de al menos 5% del PIB de México en un periodo de 12 meses, las unidades de tráfico procesadas en el aeropuerto del concesionario son inferiores a las pronosticadas en el momento de aprobación de su PMD. Para aprobar un ajuste bajo estas circunstancias, la SCT debe haber permitido al concesionario disminuir sus compromisos de inversión planeados para el desarrollo conforme al PMD como resultado de la disminución del volumen de

tráfico de pasajeros. No existe garantía de que cualquiera de las solicitudes basadas en estas razones sea aprobada.

- *Incremento en los derechos de concesión conforme a la Ley Federal de Derechos.* Un incremento de la cuota pagadera por un concesionario conforme a la Ley Federal de Derechos da al concesionario el derecho de solicitar un ajuste en sus tarifas máximas. No existe garantía de que cualquiera de las solicitudes basadas en estas razones sea aprobada.
- *Incumplimiento a las obligaciones de inversión o mejoras.* La SCT tiene la obligación de revisar el cumplimiento de cada concesionario con su PMD (incluyendo la prestación de servicios y la realización de inversiones de capital). Si un concesionario no cumple cualquiera de sus compromisos de inversión contenidas en su PMD, la SCT puede disminuir las tarifas máximas del concesionario e imponer sanciones.
- *Ingresos excedentes.* En el caso de que los ingresos sujetos a la regulación de tarifas por unidad de tráfico en cualquier año excedan de la tarifa máxima aplicable, la tarifa máxima para el año siguiente podrá ser disminuida para compensar a los usuarios del aeropuerto por pagar de más el año anterior. Bajo estas circunstancias, la SCT también tiene la facultad de imponer sanciones al concesionario.

Otras Regulaciones a las Concesiones Aeroportuarias Mexicanas

Compromisos y Restricciones de Propiedad.

Las Concesiones Mexicanas obligan a la Compañía a mantener una participación directa del 51% del capital social en cada una de las 12 Concesionarias Mexicanas durante la vigencia de las Concesiones. Cualquier adquisición por parte de GAP o de una de las Concesionarias Mexicanas de cualquier concesión aeroportuaria adicional o de una participación del 30% o más en cualquier otra concesionaria, requiere la autorización de la Comisión Federal de Competencia. Además, las Concesiones Mexicanas le prohíben tanto a GAP como a las Concesionarias, de manera individual o colectiva, adquirir más de una concesión para la operación de un aeropuerto a lo largo de las fronteras Norte y Sur de México.

La Ley de Aeropuertos prohíbe que los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo posean una participación del 5% o más en el capital social de un concesionario. De manera similar, GAP, así como cada una de las Concesionarias, tienen la restricción de adquirir el 5% o más de participación en el capital social de cualquier concesionario o permisionario del servicio de transporte aéreo de manera individual o colectiva.

Los gobiernos extranjeros actuando en su capacidad soberana tampoco pueden adquirir, ya sea directa o indirectamente, cualquier participación en el capital de una Concesionaria o de GAP.

Reportes, Información y Requerimientos de Autorización.

Los concesionarios mexicanos y terceros que presten servicios en aeropuertos deben permitir a la Secretaría el acceso a todas las instalaciones aeroportuarias y a la información relativa a la construcción, operación, mantenimiento y desarrollo del aeropuerto. Cada concesionario mexicano, está obligado a mantener archivos estadísticos de las operaciones y movimientos del tráfico aéreo en su aeropuerto y proporcionar a la Secretaría cualquier información que ésta pudiera requerir. De conformidad con el título de concesión de cada Aeropuerto, cada Concesionaria Mexicana, durante los primeros cuatro meses de cada año, debe publicar sus estados financieros anuales auditados en uno de los principales periódicos mexicanos de circulación nacional.

La Ley de Aeropuertos establece que en el evento de que cualquier persona o grupo de personas adquiera, directa o indirectamente el control de un concesionario requerirá obtener la aprobación de la Secretaría para dicha adquisición. Para efectos de este requerimiento, se entenderá que se adquiere el control en los siguientes supuestos:

- cuando sea propietario del 35% o más de los títulos representativos del capital social de un concesionario;
- cuando tenga el control de vetar decisiones de la Asamblea de Accionistas del concesionario;
- cuando esté en posibilidad de nombrar a la mayoría de los miembros del Consejo de Administración de un concesionario; o
- cuando por cualquier otro medio controle al aeropuerto de que se trate.

En términos del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, cualquier compañía que adquiera el control de un concesionario mexicano se considera conjunta y solidariamente, en igualdad de circunstancias, responsable, junto con el concesionario, por el cumplimiento de los términos y condiciones de la concesión.

Se deberá notificar a la SCT de cualquier cambio de Director General, miembros del Consejo de Administración o de los funcionarios responsables de la administración de un concesionario. También se requiere notificar a la Secretaría con al menos 90 días de anticipación, la modificación a sus estatutos sociales con respecto a la disolución, objeto social, fusión, transformación o escisión del concesionario.

Sanciones, Terminación y Revocación de Concesiones y Bienes Concesionados.

Terminación de las Concesiones.

En términos de la Ley de Aeropuertos y de las Concesiones, una concesión puede darse por terminada por cualquiera de los siguientes casos:

- vencimiento del plazo establecido, o de las prórrogas que se hubieren otorgado;
- renuncia del titular;
- revocación de la concesión por la Secretaría;
- rescate de los bienes del dominio público objeto de la concesión (principalmente bienes inmuebles, mejoras y otras infraestructuras);
- la incapacidad para cumplir con el objeto o la finalidad de la concesión, salvo por causa de fuerza mayor;
- disolución, liquidación o quiebra del concesionario;
- por incumplimiento a obligaciones de tenencia accionaria manifestados en el título de concesión;

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

Revocación de las Concesiones.

Una concesión puede ser revocada por la Secretaría bajo ciertas circunstancias, que incluyen:

- incapacidad del concesionario para iniciar la operación, mantenimiento, administración o explotación de un aeropuerto en los términos que se establecen en la concesión;
- falta del concesionario para mantener vigentes los seguros en los términos requeridos por la Ley de Aeropuertos;
- ceder, gravar, transferir o enajenar la Concesión o cualesquiera de los derechos en ella conferidos o de bienes objeto de la concesión en contravención a lo dispuesto en la Ley de Aeropuertos;
- alterar la naturaleza o condiciones del aeropuerto establecidas en la Concesión, sin autorización de la SCT;
- consentir el uso del aeropuerto a cualquier aeronave que no cumpla con los requerimientos de la Ley de Aviación Civil, o que no haya sido autorizada por quien controla la navegación aérea, o que su acción u omisión dolosa contribuya a la comisión de un delito;
- nombrar a un Director General o miembro del Consejo de Administración de un concesionario, teniendo conocimiento de que no está calificado para desempeñar sus funciones en términos de la Ley de Aeropuertos como resultado de haber violado leyes penales;
- por falta de pago de la contraprestación al Gobierno Federal por parte de cada aeropuerto, respecto de su Concesión;
- modificar el porcentaje de inversión extranjera en contravención a lo establecido en la Ley de Aeropuertos, consistente en mantener al menos 51% del capital social de las subsidiarias Concesionarias por parte de GAP;
- contravenir de las disposiciones en materia de seguridad establecidas en la Ley de Aeropuertos y otros ordenamientos aplicables;
- interrupción total o parcial de la operación de un aeropuerto o la prestación de sus servicios aeroportuarios o complementarios sin causa justificada;
- el incumplimiento con las obligaciones de conservación y mantenimiento a las instalaciones aeroportuarias;
- proporcionar servicios no autorizados;
- no cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios;
- por incumplimiento a obligaciones de tenencia accionaria manifestados en el título de concesión.
- aplicar precios y tarifas que excedan los registrados ante la Secretaría para los servicios regulados o exceder la Tarifa Máxima aplicable;
- cualquier acto u omisión que impida la capacidad de otros prestadores de servicios o autoridades para desempeñar sus funciones dentro del aeropuerto; o

- cualquier otro incumplimiento de la Ley de Aeropuertos, del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y a los términos de la Concesión.

La SCT está facultada para revocar una concesión sin previo aviso como resultado de las primeras seis causas descritas anteriormente. En el caso de otras violaciones, una concesión podrá ser revocada sólo si la Secretaría ha impuesto sanciones, en al menos tres ocasiones, con respecto al mismo incumplimiento.

Conforme a lo establecido en el Título de las Concesiones Mexicanas otorgado a cada una de las Concesionarias Mexicanas, en caso de que la Secretaría revoque la Concesión a una Concesionaria, ésta podrá revocar la concesión otorgada a cada una de las demás Concesionarias Mexicanas.

En términos de la Ley General de Bienes Nacionales, el patrimonio de la Nación Mexicana consiste de bienes del dominio público y privado de la Federación. El área de superficie de los aeropuertos y las mejoras a dicho espacio son consideradas bienes del dominio público. Una concesión que involucre bienes del dominio público puede ser rescatada por el Gobierno Federal antes de que expire el plazo de la concesión cuando se considere de interés público. A cambio, el Gobierno Federal debe pagar una indemnización determinada por peritos valuadores. Después de la declaración de rescate, los bienes que estuvieron sujetos a la concesión se revierten de manera automática al Gobierno Federal.

En caso de guerra, grave alteración del orden público o amenaza a la seguridad nacional, el Gobierno Federal puede requisar cualquier aeropuerto, servicio aeroportuario o complementario, así como cualquier otro activo aeroportuario. La requisa sólo se mantendrá mientras subsistan las causas que la motivaron. Excepto en el caso de guerra o conflicto armado internacional, el Gobierno Federal debe indemnizar a las partes afectadas por cualquier daño o pérdida sufrida como consecuencia de dicho acto administrativo. Si el Gobierno Federal y el concesionario no pueden llegar a un acuerdo respecto al monto apropiado de los daños o pérdidas, el monto de los daños será determinado conjuntamente por peritos nombrados por ambas partes y el monto de las pérdidas será determinada con base en el promedio de la utilidad neta obtenida por el concesionario durante el año previo.

La Ley de Aeropuertos establece que pueden aplicarse sanciones de hasta 200,000 veces el salario mínimo general diario vigente en la Ciudad de México, por infracciones en el cumplimiento de los términos de la Concesión. Cada sanción puede ser duplicada en caso de reiterados incumplimientos. Por lo tanto, la máxima sanción al 1º de enero de 2021 sería de aproximadamente \$28.3 millones de pesos (U.S.\$1.41 millones) por cada falta de cumplimiento.

Consecuencias de la Terminación o Revocación de una Concesión.

Al término de la Concesión, ya sea como resultado del vencimiento o revocación, los bienes inmuebles y las mejoras a los mismos, objeto de la Concesión, se revierten de manera automática al Gobierno Federal. Además, al término de la Concesión el Gobierno Federal tiene derecho de preferencia para adquirir todos los bienes muebles o inmuebles utilizados por el concesionario y que no formaron parte de los bienes concesionados o adheridos a éstos, para proporcionar los servicios de la concesión a precios determinados por peritos valuadores nombrados por la Secretaría. El Gobierno Federal puede optar por arrendar estos bienes por hasta cinco años al valor justo de mercado como lo determinen los peritos nombrados por el Gobierno Federal y el concesionario. En el evento de que exista discrepancia entre los avalúos, un perito deberá ser designado conjuntamente entre el Gobierno Federal y el concesionario. Si el concesionario no designa un perito, o si tal perito no determina un precio, la determinación del perito designado por el Gobierno Federal será la definitiva. Si el Gobierno Federal elige arrendar los bienes, puede posteriormente comprarlos al valor justo de mercado, según lo determine un perito valuador designado por el Gobierno Federal.

Sin embargo, la Ley de Vías Generales de Comunicación establece que una vez expirada, terminada o revocada la concesión, todos los activos necesarios para operar los aeropuertos serán revertidos a favor del Gobierno Federal sin costo y libres de cualquier deuda o embargo. Existen dudas sustanciales sobre si lo establecido en las concesiones mexicanas prevalecerá sobre lo establecido en la Ley de Vías Generales de Comunicación. No se puede asegurar que una vez que expire o termine el plazo de las concesiones mexicanas, los activos que utilizan los

aeropuertos serán revertidos al Gobierno Federal sin cargo, junto con los activos propiedad del gobierno y las adiciones a los bienes concesionados.

Otorgamiento de nuevas concesiones mexicanas.

El Gobierno Mexicano podría otorgar nuevas concesiones para administrar, operar, desarrollar y construir aeropuertos. Dichas concesiones podrían ser otorgadas a través de un proceso de licitación pública en el que los licitadores deban demostrar sus capacidades técnicas, jurídicas, administrativas y financieras. La Comisión Federal de Competencia tiene el poder, en ciertas circunstancias, de prohibirle a una entidad licitar en el proceso y de cancelar una adjudicación después de concluido el proceso. Además, el Gobierno podrá otorgar concesiones sin sujetarse a licitación pública, en los siguientes casos:

- a los permisionarios de aeródromos civiles en operación que pretendan adoptar el carácter de aeropuerto, siempre que: (i) el cambio propuesto sea congruente con las políticas y programas para el desarrollo aeroportuario nacional, (ii) el aeródromo civil haya estado en operación continua por lo menos los últimos cinco años y (iii) se cumpla con los requisitos para la concesión de que se trate;
- a los concesionarios que requieran un aeropuerto complementario, con el objeto de satisfacer un incremento en la demanda y siempre que: (i) se demuestre que dicho incremento, es necesario para ampliar la capacidad existente con otro aeropuerto, (ii) que la operación de ambos aeropuertos por el mismo concesionario será económicamente más eficiente, en comparación con otras opciones, (iii) que se ha cumplido con las obligaciones establecidas en el título de concesión y que se reúnen los requisitos que al efecto se señalen, para la nueva concesión;
- cuando por causas de interés público se ordene la reubicación de un aeropuerto, el concesionario del mismo tendrá derecho a recibir en forma directa la nueva concesión, si cumple con los requisitos establecidos;
- a las entidades de la administración pública federal;
- sociedades mercantiles con participación mayoritaria de los gobiernos de las entidades federativas o de los municipios constituidas para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeropuertos

Regulación ambiental en México

Marco Regulatorio.

GAP está sujeto a regulaciones ambientales de competencia federal, estatal y municipal. Las principales leyes aplicables a GAP en la materia son: (i) la Ley General de Equilibrio Ecológico y de Protección Ambiental (Ley Ambiental) y sus reglamentos, que son implementados por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (“SEMARNAT”) y la Procuraduría Federal de Protección al Medio Ambiente (“PROFEPA”), entidad ejecutiva de la SEMARNAT que se encarga de su cumplimiento, (ii) la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de Residuos (Ley de Residuos), la cual es también implementada por la SEMARNAT y su cumplimiento es vigilado por la PROFEPA, y (iii) la Ley de Aguas Nacionales y su reglamento, los cuales son implementados y ejecutados por la Comisión Nacional del Agua, otra entidad de la SEMARNAT.

Conforme a la Ley Ambiental, se han implementado reglamentos relativos a la contaminación del aire, impacto ambiental, uso y contaminación del suelo, control de emisiones de ruido, residuos peligrosos, auditorías ambientales y áreas naturales protegidas. La Ley Ambiental también regula, entre otros, las vibraciones, la energía térmica y la contaminación visual, aunque el Gobierno Federal aún no ha emitido ningún reglamento ejecutable en la mayoría de estas áreas. La Ley Ambiental también establece que las compañías que contaminen el suelo son responsables de su limpieza. Además, de conformidad con la Ley de Residuos, los propietarios o poseedores de

inmuebles con suelos contaminados son responsables solidarios del saneamiento de esos sitios contaminados, independientemente de cualquier recurso o acción que éstos puedan tener a su vez contra el contaminador y de la responsabilidad penal o administrativa que el contaminador pueda tener. Asimismo, existen restricciones sobre la transmisión de sitios contaminados. La Ley de Residuos también regula la generación, el manejo y disposición final de residuos peligrosos.

Conforme a la Ley de Aguas Nacionales, las compañías que descarguen aguas residuales a las aguas nacionales deben cumplir, entre otros, con los límites máximos de contaminantes permitidos para poder preservar la calidad del agua. Dichas compañías deben presentar informes periódicos ante las autoridades competentes sobre la calidad del agua. Pueden resultar responsabilidades de la contaminación de aguas subterráneas o de las aguas que constituyen los cuerpos receptores de las aguas residuales. El uso de las aguas subterráneas está sujeto a restricciones de conformidad con la Comisión Nacional del Agua y a las Concesiones Mexicanas de GAP.

En adición a lo anterior, las Normas Oficiales Mexicanas (“NOMs”) emitidas por las autoridades reguladoras competentes de conformidad con la Ley General de Metrología y Normalización y la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, establecen los estándares relativos a las emisiones de gases, a las descargas de aguas residuales, a la generación, manejo y disposición de residuos peligrosos y al control de emisiones de ruido, entre otros.

La Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y la Ley de Residuos establecen las principales políticas para la recuperación de suelos. Las Normas y procedimientos de recuperación están empezando poco a poco a ser implementados a través de las Normas Oficiales Mexicanas.

Los criterios administrativos internacionales sobre la contaminación del suelo de la PROFEPA, aunque no son vinculantes, son utilizados ampliamente como una guía en los casos en que se requiera de saneamiento, restauración o limpieza del suelo.

La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y la Procuraduría General de Protección al Ambiente son los responsables de las regulaciones. La PROFEPA está facultada para iniciar procedimientos administrativos, civiles y penales contra compañías que violan las leyes ambientales, y tiene también la facultad de clausurar instalaciones que incumplan con dichas disposiciones e imponer sanciones diversas. Las compañías en México están obligadas a obtener las autorizaciones, licencias, concesiones o permisos necesarios de las autoridades ambientales competentes para el desarrollo de las actividades que puedan causar un impacto al ambiente o que puedan constituir una fuente de contaminación. Las compañías en México también requieren cumplir con diversas obligaciones de reporte que incluyen, entre otros, proporcionar a la PROFEPA y a la Comisión Nacional del Agua, según sea el caso, reportes periódicos relativos al cumplimiento de las leyes y/o reglamentos ambientales correspondientes.

Previo a la apertura del SAM a la inversión privada, la PROFEPA requirió que se realizaran una serie de auditorías ambientales en los aeropuertos de GAP. Con base en los resultados de estas auditorías, la PROFEPA hizo recomendaciones para realizar mejoras y acciones correctivas que se deberían de llevar a cabo en cada uno de los aeropuertos. En relación con la transferencia de la administración de los aeropuertos por ASA, se llegó a varios acuerdos con fechas 1º de enero de 1999 y 12 de julio de 2000, en los cuales se acordó llevar a cabo acciones específicas y se determinaron las fechas para dar cumplimiento a dichas acciones.

LA PROFEPA confirmó que GAP ha cumplido con todas las obligaciones ambientales derivadas de las auditorías mencionadas anteriormente en todos los aeropuertos de GAP, y les ha otorgado Certificados de Cumplimiento Ambiental. Estos documentos certifican el cumplimiento con las leyes, reglamentos y normas oficiales ambientales aplicables y deberán ser renovados periódicamente.

En junio de 2013, se publicó un decreto en el Diario Oficial de la Federación donde se publica la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental. Como parte de la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental, diversas disposiciones fueron modificadas, añadidas y revocadas de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, la Ley General de Vida Silvestre, la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de Residuos, la Ley General para el Desarrollo Forestal Sostenible, la Ley de Aguas Nacionales, y el Código Penal Federal, entre otros, que establece que cualquier persona o empresa cuyos actos u omisiones, directa o indirectamente, causen

daños al medio ambiente natural, tienen la obligación de reparar el daño ambiental, o si la reparación no es posible, se compensará por el daño y se emprenderá cualquier acción necesaria para evitar el aumento de los daños y perjuicios. Un segundo aspecto general de esta reforma es la creación de derechos de acción colectiva para que los individuos, incluyendo organizaciones ambientales mexicanas no lucrativas, puedan iniciar juicios para la protección de la propiedad aunque no la posean directamente.

Durante 2018, una nueva tendencia de medición de dióxido de carbono (“CO2”) comenzó a operar en México. El mercado requerirá que las industrias que generan más de una cierta cantidad de emisiones de CO2, incluyendo los propietarios de las concesiones aeroportuarias, paguen derechos sobre el exceso de emisiones. Comenzando en 2019, la legislación requiere que las compañías sujetas a ello reporten sus emisiones globales para ser verificadas por el Registro Nacional de Emisiones. La Compañía está sujeta a esta legislación y comenzó a informar sobre sus emisiones en 2018. En 2019, comenzará a enviar sus informes de emisiones para que el Registro de Emisiones de México los verifique. Además, se están discutiendo nuevos estándares de calidad del agua, lo que requeriría una mayor calidad del agua para todos los sistemas de eliminación de aguas residuales de la Compañía. Ver *“Información General – Factores de Riesgo – Ciertos factores de riesgo relacionados con México – El incremento en la regulación ambiental en México podría afectar adversamente el negocio de GAP”*.

Responsabilidades por el Incumplimiento Ambiental.

El marco legal relacionado con las responsabilidades por el incumplimiento ambiental aplicable a las operaciones de GAP se describe en términos generales en la sección anterior. De conformidad con los términos de las Concesiones Mexicanas de la Compañía, el Gobierno Federal ha convenido en indemnizar a la Compañía por cualquier responsabilidad por el incumplimiento ambiental por parte de ASA con anterioridad al 1º de noviembre de 1998 en relación con la legislación aplicable en materia ambiental y con los convenios celebrados con las autoridades ambientales. Aún y cuando no es posible asegurarlo, la Compañía estima que tiene derecho a recibir una indemnización derivada de los requisitos a los cuales su predecesor se encontraba obligado a realizar o abstenerse de realizar de conformidad con la legislación aplicable en materia ambiental y de conformidad con los convenios celebrados con las autoridades ambientales. Para más información en relación con estas obligaciones, ver Nota 28 de los estados financieros consolidados auditados.

El nivel de la regulación ambiental en México se ha incrementado en los últimos años y la vigilancia del cumplimiento de las leyes ambientales es cada día más estricta. GAP espera que esta tendencia continúe y que sea estimulada por el Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte, celebrado entre México, Estados Unidos y Canadá en el marco del T-MEC, así como por otros tratados internacionales en materia ambiental. GAP no considera que el cumplimiento con la regulación ambiental (federal, estatal o municipal) en vigor pueda afectar negativamente los resultados de operación o situación financiera de GAP. Sin embargo, no existe seguridad de que la regulación ambiental o su cumplimiento no sea modificada con posterioridad provocando un efecto negativo en el negocio de GAP, resultados de operación, perspectivas o situación financiera.

Reglamento de Seguridad Mexicana

Las operaciones aeronáuticas de la Compañía están sujetas a las regulaciones nacionales e internacionales relativas al mantenimiento de normas de seguridad aceptables. El cumplimiento de estas normas de seguridad es supervisado por la AFAC, que realiza auditorías e inspecciones en cada uno de los aeropuertos mexicanos de la Compañía.

En 2013, el Gobierno Mexicano emitió una Norma Oficial Mexicana, que creó la obligación de implementar el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (“SMS”) de la OACI. El SMS es un enfoque sistemático de la gestión de la seguridad, que incluye las estructuras organizacionales necesarias, las responsabilidades, las políticas y los procedimientos. La OACI alienta a diversos tipos de proveedores de productos y servicios que diseñen, fabriquen, operen o apoyen la operación de aeronaves para implementar este sistema. La Autoridad de Aviación Civil puede entablar procedimientos administrativos en contra de estos proveedores que no cumplan con las normas de SMS, y también tiene el poder de imponer una variedad de sanciones o de cerrar instalaciones no cumplan con los requerimientos.

La Compañía comenzó a implementar este sistema tan pronto como se emitió la norma. En 2017 la Compañía obtuvo la certificación SMS para cada uno de sus aeropuertos en México. Actualmente GAP es el único operador en el país con el 100% de sus aeropuertos certificados en SMS.

Además, la OACI proporciona una certificación basada en el cumplimiento de las normas de seguridad, regulación y eficiencia para las operaciones de aeronaves en aeródromos y garantiza que los aeródromos certificados cumplan con las normas pertinentes de la OACI y recomiendan las prácticas de la Autoridad de Aviación Civil. Durante el 2020 los doce aeropuertos de la Compañía mantuvieron la certificación de aeródromo de la OACI.

COVID-19

La pandemia COVID-19 generó importantes desafíos para los aeropuertos de la Compañía como resultado de las medidas sanitarias y de salud establecidas por la autoridad sanitaria y necesarias para garantizar la seguridad y el bienestar de los pasajeros. Estos requisitos llevaron a la Compañía a adaptar los procesos y actividades del Sistema de Gestión de Seguridad para mantener el cumplimiento de las regulaciones de SMS de la OACI. Algunas de estas acciones involucraron auditorías remotas, capacitación remota y reuniones de asesoría a través de medios digitales, entre otras.

Mientras tanto, durante 2020 la AFAC limitó la supervisión de seguridad a una sola revisión mixta (en sitio y remota) en uno de los aeropuertos mexicanos. Por lo tanto, se anticipa que en 2021, las revisiones se llevarán a cabo en todos los otros aeropuertos de la Compañía de acuerdo con esta metodología y abarcarán una amplia gama de puntos a revisar dado que cubrirá la gestión del sistema durante 2019 y 2020. Como resultado, se está prestando especial atención al cumplimiento de todas las actividades y procesos para evitar cualquier incumplimiento.

Las medidas adoptadas durante 2020 se deben mantener, mejorar y establecer respuestas efectivas para cualquier requerimiento que considere la AFAC. Se esperan desafíos importantes en el mantenimiento del SMS durante 2021 debido a la lenta recuperación del sector de la aviación en todo el mundo.

Principal regulación en Jamaica

Las principales leyes, reglamentos e instrumentos que regulan el negocio en Jamaica y la operación de los aeropuertos jamaíquinos de GAP, y los concesionarios.

- Ley de Aviación Civil, promulgada el 1° de junio de 1966.
- Ley de la Autoridad Aeroportuaria, promulgada el 31 de julio de 1974 y
- Reglamento Económico de la Ley de la Autoridad Aeroportuaria, promulgada el 31 de diciembre de 2002.
- Ley del Impuesto a las Utilidades, promulgada el 1° de enero de 1955.
- Ley del Impuesto General al Consumo, promulgada el 22 de octubre de 1991.
- Ley de Empleo (Ley de Terminación y Despido, promulgada el 9 de diciembre de 1974
- Ley de Vacaciones Pagadas, promulgada el 27 de marzo de 1947.
- La Ley de la Autoridad para la Conservación de los Recursos Naturales, promulgada el 5 de julio de 1991.
- Ley de Impuesto al Activo (Organismos específicos), promulgada 2 enero de 2003;
- Ley de Sociedades Mercantiles, promulgada el 1° de febrero de 2005;

- El contrato de Concesión que autoriza a MBJA para operar el Aeropuerto Internacional de Montego Bay, fue otorgada el 3 de abril de 2003 y entró en vigor el 12 de abril de 2003; y
- El contrato de concesión de NMIA, que autoriza a PACKAL a operar el aeropuerto Internacional de Kingston, fue otorgada el 10 de octubre de 2018 y entró en vigor el 10 de octubre de 2019.

La legislación aplicable a la operación de la concesión aeroportuaria en Jamaica es la Ley de Aviación Civil, la Ley de la Autoridad Aeroportuaria (Reglamento Económico), así como la reglamentación y regulaciones relacionadas con la operación de una sociedad en Jamaica. Además, los aeropuertos de GAP en Jamaica están sujetos a todas las leyes y regulaciones aplicables relacionadas con el funcionamiento de una sociedad de responsabilidad limitada en Jamaica.

La Ley de Aviación Civil (LACJ) y sus reglamentos establecen el marco legal que regula la transportación aérea por JCAA, bajo la autoridad de MTM, quién es la encargada de supervisar la seguridad, proporcionar servicios de navegación aérea y regular los precios de la industria aeronáutica. La ley de Aviación Civil está enfocada en promover el desarrollo de la transportación aérea en Jamaica.

En 1974 la Autoridad Aeroportuaria transfirió a AAJ, una agencia gubernamental independiente, las concesiones de dos aeropuertos internacionales de Jamaica – el aeropuerto de Montego Bay y el aeropuerto internacional de Norman Manley que atiende la ciudad de Kingston. La AAJ sigue siendo la propietaria de los dos aeropuertos, sin embargo, cedió la responsabilidad operativa del aeropuerto de Montego Bay y Kingston mediante la privatización de la concesión a través de una licitación pública en 2003 y 2017, respectivamente.

El Reglamento Económico de la Ley de la Autoridad Aeroportuaria de 2002, establece el marco regulatorio en materia económica de los Aeropuertos en Jamaica y regula la prestación de servicios y las características de las instalaciones para los aeropuertos internacionales en materia de aterrizajes, estacionamiento, combustibles, mantenimiento, despegue de aeronaves y manejo de equipaje y carga en los aeropuertos. La ley permite a la MTM cargar el AIF y autoriza a la JCAA para regular las tarifas aeroportuarias y abordar temas de interés público como prácticas antimonopólicas y transparencia contable. Los operadores aeroportuarios deben presentar periódicamente a la JCAA solicitudes para la autorización de tarifas aeroportuarias de las aerolíneas y los pasajeros. Los operadores aeroportuarios autorizados a cobrar cargos aeroportuarios también deben presentar a la JCAA de forma anual su información financiera y su programa de tarifas aeroportuarias.

Agencias reguladoras de Jamaica

Las agencias reguladoras que supervisan el funcionamiento de los aeropuertos y las concesiones aeroportuarias son el MTM, JCAA y la AAJ:

La principal responsabilidad de MTM es el transporte terrestre, marítimo y aéreo de Jamaica y su infraestructura relacionada. El MTM tiene la responsabilidad reguladora de la seguridad de todos los modos de transporte, tanto públicos como privados. Esto incluye aeropuertos, aeródromos y operadores de líneas aéreas. Los siguientes organismos y departamentos están bajo la MTM y supervisan la operación de aeropuertos y concesiones aeroportuarias:

- *Autoridad de Aviación Civil de Jamaica (JCAA;* por sus siglas en inglés) es la organización que establece la MTM para regular la industria de la aviación en Jamaica, incluyendo la supervisión de la seguridad, la prestación de servicios de navegación aérea y la regulación de los precios de la industria de la aviación. La JCAA es la autoridad facultada para conceder al aeropuerto de Montego Bay y al aeropuerto de Kingston, los permisos y licencias anuales necesarias, con excepción de la licencia de aeródromo que se concede por el MTM, y aprobar o rechazar las tarifas propuestas por MBJA y PACKAL para el aeropuerto de Montego Bay y Kingston, respectivamente.

- *Autoridad Aeroportuaria de Jamaica* (AAJ, por sus siglas en inglés) es un organismo independiente establecido por la Ley de la Autoridad Aeroportuaria de Jamaica y es el responsable de los aeropuertos comerciales y civiles en el país. La AAJ es propietaria de los activos de la concesión de los aeropuertos de Jamaica y provee un contrato de concesión otorgado para operar y administrar el Aeropuerto de Montego Bay y el aeropuerto de Kingston situado en terrenos de su propiedad. Bajo el Contrato de Concesión, la AAJ lleva a cabo revisiones periódicas del desempeño y otras funciones de supervisión de administración de contratos. Además, la AAJ obliga a los concesionarios a celebrar un congreso bianual para informar a sus accionistas de forma oportuna de informes de desempeño e información pertinente.

Concesiones de los Aeropuertos de Jamaica

El 3 de abril de 2003, MBJA celebró con la AAJ un Contrato de Concesión para operar el aeropuerto de Montego Bay por 30 años a partir del 12 de abril de 2003, de conformidad con el Contrato de Concesión y la legislación correspondiente. MBJA paga a la AAJ los derechos de Concesión de manera mensual y anual por el uso y desarrollo de los activos sujetos de la concesión del aeropuerto de Montego Bay.

El 10 de octubre de 2019, entró en vigor el Contrato de Concesión de PACKAL con la AAJ por 25 años, con una posible extensión de 5 años, para operar el Aeropuerto Internacional de Kingston. PACKAL paga a la AAJ los derechos de Concesión de manera mensual del 62.01% sobre el total de los ingresos aeronáuticos y comerciales por el uso y desarrollo de los activos sujetos a la concesión del aeropuerto de Kingston. Al término de cada contrato de concesión, MBJA y PACKAL, respectivamente, entregarán los activos de la concesión de nuevo a la AAJ. Ver *“Información Financiera – Comentarios y Análisis de la Administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la Emisora – Resultados de operación – Costos de Operación – Derechos de Concesión en Jamaica – Obligaciones de MBJA y PACKAL como concesionarios”*.

Obligaciones de MBJA y PACKAL como Concesionarios

Bajo los términos de cada acuerdo de concesión el concesionario es responsable del mantenimiento, operación y desarrollo del aeropuerto incluyendo la gestión de las operaciones diarias, de acuerdo con los criterios de rendimiento específico y normas internacionales, con el fin de proporcionar servicios aeroportuarios, servicios complementarios y comerciales. Como tal, las obligaciones generales de cada concesión tanto MBJA como PACKAL como titular de la concesiones son: operar y gestionar el aeropuerto de conformidad con la legislación aplicable, proporcionar servicios aeroportuarios complementarios y comerciales, informar sobre la información financiera y registros financieros, tráfico y niveles de desempeño, así como llevar a cabo las inversiones de capital propuestas en el Programa de Desarrollo de Inversión y mantener y desarrollar los activos tangibles de la concesión.

- *Requerimientos para la licencia:* “Licencia Material” en el Contrato de Concesión, todo permiso, autorización, licencia o aprobación que los concesionarios deben mantener u obtener por cualquier ley aplicable con el fin de operar y administrar el aeropuerto y la prestación de servicios aeroportuarios, incluyendo la licencia de aeródromos de la MTM, la certificación de aeródromo de la JCAA y el permiso de la JCAA para el cobro de las tarifas aeroportuarias. La revocación de algún permiso para el cobro de las tarifas aeroportuarias por causa atribuible a los concesionarios o la pérdida de vigencia de cualquier otro material de licencia dentro de los 30 días de caducidad por causa imputable, respectivamente, se considera un incumplimiento al Contrato de Concesión.
- *Servicios requeridos:* La concesión requiere que los concesionarios proporcionen los siguientes servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales en el aeropuerto de Montego Bay y el aeropuerto de Kingston, respectivamente.
 - Manejo de aeronaves en tierra (incluyendo el movimiento, estacionamiento, mantenimiento y almacenamiento de las aeronaves y el suministro de combustible, la reparación y otras disposiciones, pero excluyendo las indicaciones a las aeronaves desde la pista de aterrizaje y calles de rodaje a la rampa)

- Manejo de pasajeros, equipaje, carga, correo y otros tipos de carga incluida la transferencia hacia y desde los aviones.
 - Instalaciones de emergencia y seguridad, equipo, personal y servicios.
 - Servicios de información, estacionamiento y refrigerios para pasajeros.
 - Transporte terrestre y opciones de transferencia.
 - Arrendamiento y administración de las instalaciones del aeropuerto; y
 - Suministro de bienes y servicios de consumo (incluidos el de cambio de divisas)
- *Requerimientos de información:* Bajo los términos establecidos en la concesiones, cada concesionario está obligado a:
 - Supervisar e informar a la AAJ y a la JCAA los niveles de servicio alcanzados en relación con las áreas de servicio especificadas.
 - Proporcionar estados financieros trimestrales no auditados, un informe anual y los estados financieros auditados, junto con copias de todos los reportes a la dirección y auditores.
 - Proporcionar información de estados de flujo de efectivo semestrales (o con mayor frecuencia si los acreedores requieren una base más frecuente) con respecto al Programa de Desarrollo de Inversiones.
 - Proporcionar propuestas preliminares de las opciones de financiamiento anuales y plan de negocios.
 - Proporcionar registros de todos los pasajeros y de carga que utilizan o pasan por el aeropuerto con la frecuencia como la AAJ puede requerir (mensualmente para PACKAL)
 - *Requerimientos de Inversiones de Capital:* Cada cinco años, los concesionarios están obligados a presentar a la JCAA su propuesta de incremento a las tarifas máximas reguladas justificadas por un Programa de Desarrollo de Inversión, justificada por estimaciones para los próximos cinco años del crecimiento del tráfico y compromisos de inversión (incluidos gastos, proyectos de inversión y mantenimiento requerido en cada aeropuerto, respectivamente). Bajo los términos de los Contratos de Concesión, con la aprobación del Programa de Desarrollo de Inversión por la JCAA, cada concesionario tiene el compromiso de cumplir con las inversiones estimadas en dicho Programa.

La AAJ conserva la propiedad del terreno en el que está situado el aeropuerto, así como de los activos fijos sujetos a la concesión. Cada concesionario está obligado a mantener y administrar la concesión del aeropuerto con la intención de que AAJ o el operador sucesor sea capaz de hacerse cargo de la operación y administración del negocio aeroportuario en cualquier momento, incluso mediante el uso de todos los esfuerzos razonables para asegurar que la AAJ o cualquier otro operador del aeropuerto adquiriente pueda asumir de inmediato a todos los empleados del aeropuerto y los activos. Después de la terminación de la concesión, cada concesionario está obligado a devolver a la AAJ las instalaciones y servicios proporcionados normal o frecuentemente relacionados con la operación del aeropuerto.

Requisitos de consentimiento por parte de la AAJ

Como parte del Contrato de Concesión, cada concesionario requiere el consentimiento del MTM y de la AAJ si desea ampliar el alcance de cualquier negocio, actividad, instalaciones o servicios fuera de los definidos como “listado de servicios aeroportuarios” en el Contrato de Concesión, este consentimiento no podrá ser negado injustificadamente.

MBJA y PACKAL también requieren el consentimiento de la AAJ para:

- Adquirir acciones, participar o manifestar interés de propiedad en cualquier otra empresa (excepto por las inversiones, incluyendo depósitos en el curso normal de la gestión de las actividades de tesorería del aeropuerto);
- Celebrar contratos o acuerdos que no sean para el propósito de llevar a cabo el negocio de aeropuertos o de otro tipo, en condiciones de mercado;
- Celebrar contratos que imponen obligaciones o responsabilidades sobre cada concesionario que no será ejecutado en totalidad antes de la terminación del periodo de la concesión.
- Modificar, variar o adicionar (incluso conceder dispensa) de algunos documentos sobre la información financiera relacionada con el contrato de la concesión, respectivamente, para cada aeropuerto.

Derechos de AAJ para continuar, terminar o conceder una nueva concesión

Como propietario de los activos de la concesión, la AAJ tiene el derecho de notificar por lo menos con siete días de anticipación (o antes en caso de emergencia) para expulsar total o parcialmente a cada concesionario y hacerse cargo o tomar medidas para llevar a cabo la operación y administración del aeropuerto o prestar los servicios aeroportuarios cuando:

- En cualquier caso de incumplimiento que se haya producido por algún concesionario y que continúe sin remediación, por lo tanto ha expirado el plazo sin que el evento o circunstancia se haya resuelto;
- El tráfico del aeropuerto se vea afectado de manera importante y el concesionario no pueda resolver las afectaciones de inmediato;
- El público en general no pueda hacer uso de las instalaciones del aeropuerto de forma segura y que alguno de los concesionarios sea incapaz o esté en desacuerdo en resolver estos inconvenientes con prontitud; o
- Exista alguna amenaza relevante para la seguridad nacional o cualquier otra emergencia nacional que se produzca (independientemente de lo desfavorable que sea la emergencia).

Después de una intervención por la AAJ, ésta presentará a cada uno de los concesionarios todos los ingresos obtenidos durante el periodo de la intervención. Cuando la AAJ ejerza su derecho a intervenir el aeropuerto en virtud de cualquier acontecimiento, sin informar de forma predeterminada o porque el tráfico en el aeropuerto será materialmente interrumpido y cada concesionario no puede o no quiera resolver la interrupción, el concesionario deberá asumir todos los costos y gastos relacionados con el ejercicio de la AAJ, pero no las pérdidas consiguientes. El concesionario no es responsable de los gastos si hay una intervención eventual de la AAJ debido a una amenaza material para la seguridad nacional.

La AAJ podrá dar por terminado el Contrato de concesión con cada uno de los concesionarios en caso de incumplimiento por parte de éstos, después de lo cual la AAJ deberá dar aviso por escrito de su intención de terminación y llevarla a cabo en un máximo de 30 días, a través de consultas de buena fe para evitar la terminación, si durante ese periodo cada uno de los concesionarios no remedia el incumplimiento. Independientemente de la causa de la terminación, una cuota por cancelación se debe pagar a dicho concesionario a la terminación o revocación de la concesión, aunque el Contrato de Concesión limita la responsabilidad de la AAJ a tal cargo por terminación. Sin embargo, las condiciones de pago de cargo por terminación dependen de la causa; en caso de incumplimiento por parte de la AAJ, el cargo por terminación será a cargo de la AAJ en un plazo de tres meses, con la opción de ampliar hasta doce meses con intereses por mora; mientras que, si el caso de incumplimiento es por

parte de un concesionario, el cargo por terminación será a cargo de la AAJ en diferentes pagos dentro de los doce meses siguientes.

El gobierno de Jamaica puede otorgar nuevas concesiones para administrar, operar, desarrollar y construir aeropuertos. En el Contrato de Concesión, cada concesionario reconoce que la AAJ quizá desee también, la expiración o terminación del periodo de concesión, para invitar a las personas a licitar para el derecho a prestar todos o algunos de los servicios de los aeropuertos. Cada concesionario puede participar en dichas ofertas, si está interesado, excepto en la medida en que se ha producido un evento de incumplimiento atribuible a la insolvencia de los accionistas de alguna de las concesiones, en cuyo caso el concesionario estaría impedido de participar. Sin embargo, en preparación para dicho proceso de licitación, y sin importar si el concesionario tiene la intención de participar en la licitación, el concesionario estaría obligado a proporcionar información de los empleados, activos, contabilidad y registros relacionados con el negocio aeroportuario, y no pueden, en ningún caso perturbar o frustrar la entrega del negocio aeroportuario. El Contrato de Concesión establece los procedimientos que deben observarse en la entrega al final del periodo de la concesión y el mecanismo de resolución de conflictos para hacer frente a las objeciones por cualquiera de las partes con respecto de la entrega. Según el acuerdo, Cada concesionario se compromete a ayudar y asesorar a la AAJ o a cualquier operador que lo reemplace (sujeto al pago de una remuneración razonable y a los costos y gastos generados) en la operación del aeropuerto por un periodo máximo de seis meses después de la finalización de la entrega, y debe entregar una garantía equivalente al costo de los trabajos de entrega para el periodo de seis meses.

Regulación de los Servicios Aeronáuticos en Jamaica

En Jamaica, las tarifas impuestas a las compañías aéreas y a los pasajeros están reguladas por la JCAA utilizando un mecanismo de tarifas máximas sobre la base de un rendimiento esperado de los activos. Las autorizaciones para cualquier aumento en las tarifas reguladas que incluyen tarifas a pasajeros, aterrizaje de aeronaves, tarifas de estacionamiento de aeronaves, uso de pasillos telescópicos y los gastos de seguridad de los aeropuertos, deben ser otorgadas por la JCAA. Las tarifas aeronáuticas reguladas se revisarán cada cinco años. La siguiente tabla muestra las tarifas máximas para cada uno de nuestros aeropuertos de Jamaica del 2020 al 2024:

	Al 31 de diciembre de				
	2020	2021	2022	2023	2024
	(dólares)				
Montego Bay	15.71	15.89	16.09	16.28	16.47
Kingston.....	22.47	24.06	25.72	27.51	29.41

De acuerdo con la Ley de Regulación Económica del Aeropuerto, que rige la tarifa, si surgen circunstancias excepcionales durante un período de cinco años que pueda justificar la reconsideración de los cargos aeroportuarios, el operador del aeropuerto aprobado puede presentar una solicitud a la Autoridad que, después de realizar una investigación, considerará esa aplicación, teniendo en cuenta las disposiciones del acuerdo de concesión y podría ajustar el precio máximo o los gastos de capital.

El Reglamento económico de la Ley de la Autoridad Aeroportuaria de Jamaica exige a MBJA recolectar la Tarifa de Mejora de Aeropuerto (AIF), de U.S.\$5.00 por pasajero internacional de salida en nombre del Gobierno de Jamaica y deposite estas tarifas mensualmente en un fideicomiso controlado por el MTM. Sujeto a la aprobación de la MTM, MBJA puede utilizar estos fondos adicionales para inversiones de capital no incluidos en el Programa de Desarrollo de Inversión, así como de los gastos por intereses relativos a la financiación de estos. MBJA requiere que se comprometan las inversiones de capital adicionales a cambio del derecho a utilizar los fondos del AIF. La aprobación de MTM para la recaudación de los fondos del AIF en el aeropuerto de Montego Bay fue renovada el 25 de febrero de 2015 y concluye el 11 de abril de 2030, a menos que sea revocada. Habiendo completado ya todos los proyectos aprobados para financiar el AIF hasta la fecha, MBJA está actualmente en conversaciones con el MTM para promover la aprobación para financiar proyectos de inversión de capital de los fondos adicionales del AIF recogidos después del 11 de abril de 2015.

La Ley de Aeropuertos (Regulación Económica) y el Acuerdo del Fondo de Expansión del Aeropuerto relacionado requieren que las aerolíneas que operan en el aeropuerto de Kingston cobren la tarifa AIF de U.S.\$10.00

por pasajero internacional de embarque, en nombre del Gobierno de Jamaica y que depositen las tarifas mensualmente en una cuenta de fideicomiso controlada por el MTM. Todos los fondos AIF recaudados y todos los fondos que se acrediten a la Cuenta de Expansión serán propiedad y de uso exclusivo del Gobierno. La aprobación de MTM de la recaudación de fondos AIF en el aeropuerto de Kingston es válida del 10 de octubre de 2019 al 31 de diciembre de 2030, a menos que se revoque lo contrario. PACKAL no tiene derecho ni poder sobre los fondos recaudados con respecto a la Cuenta de Expansión o los fondos retenidos para su crédito. Ver “La Emisora – Descripción del Negocio – Actividad Principal y Fuente de Ingresos – Servicios Aeronáuticos”.

Otros reglamentos de concesiones y bienes concesionados de Jamaica

Acta de restricciones para empresas de Jamaica

MBJA fue constituida como una sociedad de responsabilidad limitada para celebrar y llevar a cabo los términos de la concesión con respecto al desarrollo, financiamiento, gestión y el funcionamiento del aeropuerto de Montego Bay.

El acta constitutiva de MBJA impide la transferencia de acciones de MBJA a las aerolíneas de pasajeros o de carga, o personas relacionadas distintas a la AAJ o al Gobierno de Jamaica. Bajo el acuerdo de accionistas entre DCA y Vantage, cualquier transferencia de acciones de MBJA a compañías no afiliadas está sujeta a un derecho de preferencia.

PACKAL se constituyó como una compañía de responsabilidad limitada para celebrar y cumplir los términos de la concesión con respecto al desarrollo, financiamiento, gestión y operación del aeropuerto de Kingston.

Requerimientos de reportes

De conformidad con el reglamento de Aviación Civil de Jamaica, los operadores aeroportuarios deben informar sobre el cumplimiento de las normas de funcionamiento medidas de seguridad. MBJA y PACKAL como operadores del aeropuerto de Montego Bay y Kingston deben informar a la JCAA cualquier cambio en las condiciones o circunstancias de riesgo o por otros acontecimientos que ocurran en el aeropuerto, incluyendo cualquier reducción en el nivel de servicio o el cierre de cualquier sección del área de operaciones, cualquier obstáculo, obstrucción, o peligro y cualquier condición que pudiera afectar a la seguridad de la aviación, así como las precauciones que se hayan adoptado de manera pertinente. MBJA y PACKAL también están obligados a proporcionar información a la JCAA sobre los resultados de las auditorías internas al sistema de gestión de la seguridad, incluidas las inspecciones de las instalaciones y equipos del aeropuerto y las funciones administrativas propias del operador del aeropuerto.

Ambos aeropuertos deben informar al gobierno de Jamaica el número de pasajeros que pagan AIF y la cantidad de cada transferencia realizada por el AIF que se realizó durante el mes anterior; así como los pagos relacionados con la tarifa de concesión.

Como empresa registrada, MBJA y PACKAL también están obligados a presentar un informe anual a la Oficina de Empresas de Jamaica reportando cualquier cambio en la estructura accionaria o de gestión de la Compañía, así como, notificar de cualquier transacción de acciones y los cambios en el valor de las acciones durante el año anterior.

Regulación Ambiental en Jamaica

Las operaciones de los aeropuertos de GAP en Jamaica están sujetas a las leyes y reglamentos de Jamaica relativas a la protección del medio ambiente. La legislación ambiental aplicable a las operaciones de los aeropuertos de es la Autoridad Nacional para la Conservación de los Recursos Naturales (“NRCA” que ahora forma parte de la Agencia Nacional de Protección del Medio Ambiente o “NEPA”), su legislación y sus leyes secundarias. Según la ley, los reglamentos, han sido promulgados con relación a las descargas y tratamientos de contaminantes en las aguas residuales y lodos de los parques marinos, a la regulación de emisiones de gases, al almacenamiento seguro de los combustibles y a la atención de emergencias con materiales industriales peligrosos.

Otras leyes ambientales de importancia para las operaciones del aeropuerto de Montego Bay y Kingston son: la Ley de Reducción de Ruido, destinado a controlar el ruido (pero sin ninguna referencia específica al ruido aeronáutico), la Ley de Control de Playa, asegurando el acceso a la costa; la Ley de Protección de Cuencas Hidrográficas, dirigiéndose a los recursos de agua y las prácticas de conservación de suelos; la Ley de Protección de la Vida Silvestre, especificando las especies de fauna protegida. Otras regulaciones relacionadas son: la Ley de Planeación del Territorio de la Ciudad, la Ley de Salud Pública, la normativa para la recolección y eliminación de basura, la Ley Nacional de Gestión de Residuos Sólidos, la Ley de Recursos de Agua y la Ley de Aire Limpio. Además, también están sujetos a los principios del derecho consuetudinario de responsabilidad civil por daños y perjuicios, en el caso de una reclamación por molestia causada por factores ambientales.

El marco legal ambiental aplicable a las operaciones de los aeropuertos en Jamaica se explicó anteriormente. El nivel de regulación ambiental en Jamaica se ha incrementado en los últimos años y la aplicación de las leyes ambientales es más estricta. Por ejemplo, la Ley Nacional de Gestión de Residuos Sólidos y la Ley de Recursos Hidráulicos contienen ciertas penalizaciones que podrían representar hasta JMD\$1.0 millón (aproximadamente U.S.\$7,747). MBJA espera que esta tendencia continúe, pero no se tiene contemplado que las leyes ambientales de Jamaica vayan a tener un efecto adverso significativo en los resultados financieros o las operaciones de MBJA. Sin embargo, no puede haber ninguna garantía de que las regulaciones ambientales o las obligaciones hacerlas cumplir no van a cambiar de una manera que podría tener un efecto material adverso en el negocio de MBJA, los resultados de su operación, las perspectivas o su situación financiera.

COVID-19

La pandemia COVID-19 generó importantes desafíos para los aeropuertos de la Compañía en Jamaica como resultado de las medidas sanitarias y de salud establecidas por la autoridad sanitaria y necesarias para garantizar la seguridad y el bienestar de los pasajeros. Estos requisitos llevaron a la Compañía a adaptar los procesos y actividades del Sistema de gestión de seguridad para mantener el cumplimiento de las regulaciones de SMS de la OACI. Algunas de estas acciones involucraron auditorías remotas, capacitación remota y reuniones de asesoría a través de medios digitales, entre otras.

Las medidas adoptadas durante 2020 se deben mantener, mejorar y establecer respuestas efectivas para cualquier requerimiento. Se esperan desafíos importantes en el mantenimiento del SMS durante 2021 debido a la lenta recuperación del sector de la aviación en todo el mundo.

2b.6. Recursos Humanos.

Empleados en México

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía tiene contratados a 1,402 empleados Al 31 de diciembre de 2020, el 35% de los empleados de la Compañía eran parte del Sindicato de trabajadores.

La siguiente tabla indica el número de empleados y un desglose de los empleados por categoría principal y ubicación geográfica al final de cada año indicado:

Empleados

	Al 31 de diciembre de		
	2018	2019	2020 ⁽²⁾
Categoría por Actividad:			
Operaciones de aeropuerto.....	601	621	541
Mantenimiento de aeropuerto	214	223	227
Administración ⁽¹⁾	322	348	573
Fundación GAP	35	51	61
Ubicación geográfica:			
Guadalajara.....	207	230	284
Tijuana.....	115	120	146
Los Cabos	113	127	168
Puerto Vallarta.....	114	119	143
Guanajuato.....	67	72	88
Hermosillo	68	66	71
Mexicali.....	53	56	62
La Paz.....	52	49	53
Aguascalientes.....	54	57	64
Morelia	51	52	48
Los Mochis	45	46	49
Manzanillo.....	39	40	34
Total ⁽¹⁾	<u>1,172</u>	<u>1,243</u>	<u>1,402</u>

(1) El total al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020, incluye 191, 209 y 192 empleados de SIAP, respectivamente, la subsidiaria de servicios administrativos de la Compañía localizada en Guadalajara.

(2) Al 31 de diciembre de 2020, CORSA empleó 489 personas, SIAP empleó 542 personas, PCP empleó 311 personas y Fundación GAP empleó 61 personas.

Al 31 de diciembre de 2020, el número de empleados de confianza de la Compañía representaba el 65.0%. El 35.0% restante son empleados sindicalizados, los cuales son miembros del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria Aeroportuaria y Servicios Similares y conexos de la República Mexicana, un sindicato constituido en 1998 el cual tiene miembros de ASA al igual que de otros tres grupos aeroportuarios (el Grupo Sureste, el Grupo de Ciudad de México y el Grupo Centro-Norte) que operan en México. Las relaciones laborales con los empleados de la Compañía están reguladas por un contrato colectivo de trabajo, en el cual están relacionados los 12 aeropuertos de GAP, mismo que es negociado con el representante sindical. Los salarios son renegociados anualmente, mientras que los demás términos y condiciones de los empleados se renegocian cada dos años, como es costumbre en México. En el 2019, se renegó con éxito el contrato colectivo de trabajo de la Compañía y con esto se estableció un ambiente de trabajo favorable y productivo para los empleados por los años 2020 y 2021. La Compañía considera que las relaciones con sus empleados son buenas y estima que los salarios que paga a sus empleados son similares a aquellos pagados a los empleados de otras sociedades que operan aeropuertos en México. En 2020, la Compañía acordó con el sindicato posponer hasta marzo de 2021 la renegociación de los contratos colectivos, debido a los

efectos económicos de la pandemia mundial COVID-19. Como resultado se tuvo un incremento del 3.5% en el salario de los trabajadores, sin cambio en las prestaciones.

La Compañía mantiene un fondo de ahorro para todos sus empleados en México, de acuerdo con el cual los empleados pueden contribuir hasta un 13% de su salario bruto cada catorce días. La Compañía hace aportaciones catorcenales equivalentes a la aportación de cada empleado. Los empleados tienen el derecho de retirar los fondos de sus cuentas anualmente. En 2018, 2019 y 2020, la Compañía pagó un total \$26.4 millones de pesos, \$29.3 millones de pesos y \$30.6 millones de pesos, respectivamente, a las cuentas del fondo de ahorro de los empleados.

Los fondos de ahorro pueden ser utilizados para hacer préstamos a empleados o, de lo contrario, son invertidos en valores listados en la Bolsa Mexicana de Valores o en valores de la tesorería emitidos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

En julio de 2020, derivado de los efectos económicos por la pandemia por COVID-19, la Compañía realizó un programa de retiro voluntario. Como resultado, 104 empleados dejaron la Compañía.

En agosto de 2020, la Compañía decidió realizar internamente algunos de sus servicios. Como resultado, se contrataron a 185 empleados, estos empleados ayudan a operar los salones VIP, tiendas de conveniencia, áreas comerciales, entre otros servicios.

Empleados en Jamaica

Empleados en el aeropuerto de Montego Bay

La siguiente tabla indica el número de empleados y un desglose de los empleados por categoría principal de actividad al final de cada año indicado:

	31 de diciembre		
	2018	2019	2020
Categoría por Actividad:			
Operaciones de aeropuerto	81	86	83
Mantenimiento de aeropuerto ⁽¹⁾	52	53	47
Administración	32	33	25
Total	<u>165</u>	<u>172</u>	<u>155</u>

- (1) El total al 31 de diciembre de 2020, incluyen 155 empleados que representan los contratos para los trabajos de mantenimiento asignados a jardinería, pistas, drenajes y áreas generales.

Al 31 de diciembre de 2020, el 34.2% de los empleados de MBJA eran empleados no sindicalizados. Los restantes 65.8% empleados eran sindicalizados. Los empleados sindicalizados son miembros de dos sindicatos locales – Congreso de Sindicatos (“TUC”) y la Unión de Técnicos, Administrativos y Personal de Supervisión (“UTASP”).

El 2 de noviembre de 2020, MBJA y el TUC, acordaron y ejecutaron de manera amigable el contrato colectivo vigente para el periodo comprendido entre el 1° de marzo de 2020 al 28 de febrero de 2021. Cuarenta y cinco empleados del personal de mantenimiento, servicios de ingeniería y de bomberos son miembros del TUC. MBJA recibió el documento de Reclamación de Salarios y Beneficios Adicionales de la unidad de Negociación de TUC para el año de negociación del 1° de marzo de 2021 al 28 de febrero de 2022. Las negociaciones aún no han comenzado.

El 7 de diciembre de 2020, MBJA y el UTASP, de manera cordial ejecutaron el contrato colectivo de trabajo vigente para el periodo comprendido entre el 1° de abril de 2020 al 31 de marzo de 2021. Cincuenta y nueve empleados del personal de supervisión y administrativo, a través de diferentes departamentos, son miembros del

UTASP. La Compañía espera la presentación de la Reclamación de Salarios y Beneficios Adicionales de la unidad de Negociación de UTASP para el periodo del 1° de abril de 2021 al 31 de marzo de 2022.

MBJA mantiene buenas relaciones con ambos sindicatos. Además, los salarios y beneficios que paga a sus empleados son similares a aquellos pagados a los empleados de otras empresas comparables en Jamaica. MBJA facilita las aportaciones voluntarias de salarios deducibles por los empleados para el ahorro personal.

Empleados en el aeropuerto de Kingston

La siguiente tabla indica el número de empleados y un desglose de los empleados por categoría principal al final de cada año indicado:

	31 de diciembre	
	2019	2020
Categoría por Actividad:		
Operaciones de aeropuerto	92	74
Mantenimiento de aeropuerto	22	14
Administración	16	15
Total	130	99

Al 31 de diciembre de 2020, todos los empleados de NMIA, eran empleados no sindicalizados.

PACKAL ha reconocido formalmente a dos sindicatos que anteriormente fueron reconocidos por NMIA Airports Limited, el TUC y el UTASP; sin embargo, ninguno de los sindicatos ha presentado reclamaciones y no se han celebrado, ni se encuentran pendientes, ninguna negociación.

PACKAL tiene la intención de mantener buenas relaciones con los sindicatos reconocidos mediante el intercambio oportuno de información relevante y consultas, según corresponda.

Salud y Seguridad del Empleado

Con el objetivo de garantizar la salud y seguridad ocupacional, así como la institucionalización de la prevención de riesgos laborales, la Compañía ha comenzado a implementar un programa auto administrado, promovido por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social o “STPS”, basándose en normas y reglamentos nacionales e internacionales, para promover el funcionamiento de una red de aeropuertos seguros y limpios en México.

El programa de cumplimiento voluntario comprende tres niveles de reconocimiento: (1) para el cumplimiento de las normas de salud y seguridad, (2) para acciones que promueven la mejora continua de las normas de salud y seguridad, y (3) para el manejo exitoso de las normas de salud y seguridad. Este programa, ha permitido a la Compañía obtener los siguientes niveles de certificación: Nivel 1 (aeropuertos de Los Mochis y La Paz), Nivel 2 (Manzanillo) y Nivel 3 (aeropuertos de Guadalajara y Puerto Vallarta).

Un componente clave del programa de cumplimiento voluntario es la Comisión de Seguridad e Higiene que la Compañía ha establecido en cada uno de sus aeropuertos. Estas comisiones realizan investigaciones y revisiones del área de trabajo, verificando la implementación del programa de cumplimiento voluntario y recomendando mejoras adicionales para crear condiciones óptimas de trabajo dependiendo de las necesidades del aeropuerto. Para cumplir con nuestro programa de cumplimiento voluntario y crear conciencia entre los trabajadores, también recibieron un curso de Seguridad e Higiene sobre la importancia de la prevención de riesgos laborales para mitigar accidentes y enfermedades profesionales, generar ambientes saludables, cumplir con las normas de salud y seguridad de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

En conjunto con estas comisiones, también hemos formado brigadas para ayudar a minimizar el impacto de riesgo, a través de planes de evacuación y primeros auxilios, de cualquier tipo de fenómeno natural que pueda afectar negativamente la seguridad de nuestros empleados o nuestras operaciones.

Además, como parte de las políticas de la Compañía, se proporciona anualmente una revisión médica general para los empleados. Como parte de la filosofía de bienestar y calidad de vida, la Compañía ha asignado aproximadamente \$19.0 millones de pesos por año para organizar actividades culturales y deportivas, fomentando así la actividad física. En conjunto, estas medidas ayudan a proporcionar un lugar de trabajo adecuado para los empleados, así como las herramientas y equipos de seguridad pertinentes para prevenir accidentes y enfermedades en la medida de lo posible.

Durante el 2020, y derivado de la pandemia, la Compañía implementó un modelo de trabajo remoto para preservar la salud y seguridad de los empleados de la Compañía.

Cultura del lugar de trabajo

La política de la Compañía es proporcionar las mismas oportunidades de trabajo a todos los solicitantes calificados y proporcionar a los empleados un ambiente de trabajo libre de acoso o discriminación, donde cada empleado se comporta respetuosamente hacia sus compañeros de trabajo, promoviendo un espíritu de colaboración sin importar género, edad, religión o nivel jerárquico.

La Compañía proporciona ayuda financiera para los empleados y becas para los dependientes de los empleados. En 2018, 2019 y 2020, se invirtió \$2.1 millones de pesos, \$2.4 millones de pesos y \$2.6 millones de pesos, respectivamente, en estos programas.

Desde 2009, la Compañía ha sido evaluada por la Revista Expansión como una “Súper Empresa” en México con respecto a la cultura y clima organizacional. Desde 2013, la Compañía ha sido clasificada entre las diez empresas más importantes de México de acuerdo con las publicaciones anuales de las evaluaciones relacionadas a la cultura y clima organizacional. El 24 de noviembre de 2017, la Compañía fue premiada con el mayor reconocimiento como “Empresa Segura” por parte de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (por registrar una tasa de 0.21 accidentes por cada 100 trabajadores, es decir, 90.4% por debajo del promedio nacional de 2.2). Asimismo, la Compañía recibió la certificación de mejores prácticas corporativas por parte del Instituto Mexicano de Mejores Prácticas Corporativas, con el reconocimiento de la Bolsa Mexicana de Valores.

En materia laboral, la Compañía tiene una política social en la que se negocian contratos y aumentos salariales con los sindicatos de trabajadores, con el objetivo de aumentar el bienestar social de cada uno de ellos, en un contexto de igualdad, productividad y compromiso para fusionar los objetivos individuales de los trabajadores con los del negocio. Los sueldos de los trabajadores no sindicalizados se revisan en base a los resultados de su evaluación de desempeño y al grado de cumplimiento de sus objetivos individuales y del negocio.

Los programas de capacitación están disponibles para todos los niveles de la Compañía. El programa de Habilidades Administrativas, Liderazgo y Ejecución está disponible para la niveles directivos y gerenciales. El Plan de Sucesión y Desarrollo Profesional fue preparado para el personal clave y define los objetivos específicos, así como los requisitos de promoción. A través de este programa, se ha logrado una tasa de rotación menor al 3% por año para personal clave. El programa de profesionalización de carrera es un modelo de crecimiento profesional para los trabajadores operativos y de mantenimiento en los aeropuertos. El objetivo del programa es promover el crecimiento y habilidades de los empleados en esas áreas, creando flexibilidad en las operaciones de los aeropuertos. El nuevo programa de Cultura Laboral está orientado a la creación de hábitos de trabajo, prácticas productivas y valores organizacionales; las cuales tiene el objetivo de desarrollar competencias que permitan aumentar la productividad y competitividad dentro de la Compañía y de esta forma elevar la calidad de vida de los trabajadores y sus familias al promover su desarrollo integral.

El paquete de beneficios de la Compañía se mantiene en niveles muy competitivos en comparación con el mercado laboral en cada una de las regiones donde se encuentran los aeropuertos, lo que reduce la rotación.

Responsabilidad Social Corporativa

Iniciativas Comunitarias y Esfuerzos Filantrópicos

Fundación GAP

En mayo de 2013, la Compañía estableció una fundación sin fines de lucro, “Fundación GAP”, con el objetivo de mejorar el bienestar social en las comunidades cercanas a sus aeropuertos. El enfoque de la fundación es la educación y también participa en otras actividades de caridad.

En septiembre de 2014, se inauguró la primera escuela de Fundación GAP cerca del aeropuerto de Guadalajara. El primer año comenzó con un sólo grupo de estudiantes de primer grado y se ha ido agregando un nuevo grado cada año consecutivo. En 2016, Fundación GAP abrió una segunda escuela cerca del aeropuerto de Los Cabos, que inició actividades con 60 estudiantes. En 2018, se abrió una tercera escuela cerca del aeropuerto de Guadalajara, con 60 estudiantes. Durante 2020, se abrió por primera vez un grupo de primer grado de secundaria. En 2020, se tuvieron 567 estudiantes en Guadalajara y 294 estudiantes en Los Cabos.

En 2019, Fundación GAP abrió cuatro centros comunitarios en Guadalajara, Los Cabos, Aguascalientes y Puerto Vallarta. El objetivo de estos centros comunitarios es apoyar y promover a sus empleados y sus familias, ayudándolos a obtener acceso a oportunidades profesionales y económicas a través de la educación. En estos centros, los empleados de la Compañía tienen acceso a educación primaria, secundaria y preparatoria gratuita, así como a cursos de capacitación técnica diseñados para fortalecer las habilidades profesionales y los conocimientos que utilizan en el trabajo. En 2020, se tuvieron 1,455 estudiantes en estos centros comunitarios.

De marzo a diciembre las escuelas permanecieron cerradas debido a la pandemia, sin embargo, se continuó dando apoyo a las familias de los niños entregando despensas de alimentos mensuales. En total se entregaron más de \$0.8 millones de pesos en despensas de alimentos durante los 10 meses. Durante 2021 se seguirá con el apoyo a las familias.

El Consejo de Administración revisa anualmente la donación de GAP a la Fundación. Para el 2020, se autorizó una donación de \$48.5 millones de pesos y en los últimos cinco años GAP ha autorizado más de \$122.0 millones pesos en donaciones. Fundación GAP está supervisada por un patronato, que está presidido por la Sra. Díez Barroso.

Esfuerzos filantrópicos

Por duodécimo año consecutivo la Compañía obtuvo la Distinción Empresa Socialmente Responsable otorgada por el Centro Mexicano para la Filantropía o “CEMEFI”, a empresas comprometidas con la contribución activa y voluntaria a los temas sociales, económicos y ambientales.

Fundación GAP otorgó el premio “Premio Emprendedor Social Coparmex Jalisco 2019”, a Grincha, empresa emprendedora social que elabora proteína a partir de grillos, elaborando productos con alto contenido de nutrientes y bajo impacto ambiental. El premio es un reconocimiento a los emprendedores sociales e incluye un premio monetario que varía según el año. Un comité de Coparmex (Confederación Patronal de la República Mexicana o Asociación de Empleadores Mexicanos) selecciona a los finalistas con base a proyectos sociales. Una vez que se eligen los finalistas, se selecciona al ganador anual en función de la capacidad de los finalistas para lograr el mayor impacto social.

Durante 2020, la Compañía donó \$7.0 millones de pesos en equipos de protección personal de grado médico en las regiones donde opera durante el inicio de la pandemia.

2b.7. Desempeño Ambiental

Sustentabilidad y Responsabilidad Ambiental

Gestión Ambiental en México

La Compañía cuenta con un sistema de gestión medioambiental de acuerdo con los requisitos de ISO 14001:2015, que proporciona un punto de referencia para las mejores prácticas y permite medir la eficiencia y el desempeño ambiental. Este sistema se encuentra vigente y ha sido certificado de manera independiente en los 12 aeropuertos de GAP en México.

Todos los aeropuertos de GAP en México se encuentran certificados bajo el Sistema de Gestión de Calidad de la Norma ISO 9001:2015.

Adicionalmente, los Programas Maestros de Desarrollo de GAP aprobados para el periodo 2015-2019 incluyeron medidas que priorizan la reducción del impacto ambiental de sus aeropuertos a través de (i) separación de aguas residuales y alcantarillado; ii) mejoras en las instalaciones de tratamiento de aguas residuales; y (iii) almacenamiento de desechos peligrosos y otros desechos especiales. En 2018, 2019 y 2020, se invirtieron \$37.0 millones de pesos, \$19.2 millones de pesos y \$27.5 millones de pesos, respectivamente, en estos proyectos.

En 2015, la Compañía estableció los siguientes objetivos para sus programas ambientales: (i) reducir el consumo de agua por pasajero; (ii) aumentar el uso de agua residual tratada; y (iii) mantener los niveles de consumo de electricidad. La siguiente tabla presenta ciertos indicadores de desempeño que son seguidos por los sistemas de gestión ambiental:

Indicadores de Desempeño de la Gestión Ambiental para los Aeropuertos Mexicanos

	Al 31 de diciembre de		
	2018	2019	2020
Consumo de agua (en metros cúbicos por pasajero)	15.2	16.4	22.9
Consumo de Energía (en kilowatt por hora por pasajero)	1.9	1.9	2.7
Gas de efecto invernadero (GEI) emisiones (en kilogramos de CO2 equivalente por pasajero) ⁽¹⁾	1.01	1.03	1.38
Generación de desechos peligrosos (en kilogramos por pasajero)	0.0004	0.0003	0.0003
Generación de desechos especiales (en kilogramos por pasajero)	0.13	0.16	0.21

1) cifras de 2020 calculadas con el Factor de Emisión publicado por SEMARNAT y para la generación de electricidad por la CFE en 2015.

Debido al déficit en el tráfico de pasajeros los indicadores lucen más altos que en años anteriores, esto se normalizará una vez que el tráfico de pasajeros regrese a los aeropuertos.

Gestión Ambiental en Jamaica

Gestión ambiental en Montego Bay: Para asegurar la mejora continua de su desempeño ambiental, así como por el requisito del Contrato de Concesión y bajo las normas de desempeño del *International Finance Corporation* (“IFC” por sus siglas en inglés) a las que está sujeto, MBJ tiene un Plan de Gestión Ambiental, o “EMP”. El EMP de MBJ guía la planificación de negocios entre los departamentos para asegurar el cumplimiento con las regulaciones locales, los Estándares de Desempeño de IFC y las mejores prácticas de la industria, y representa un compromiso de MBJ para, entre otras cosas, integrar las medidas de gestión ambiental con la planificación, diseño, construcción y operación del aeropuerto.

El EMP de MBJ proporciona planes específicos para el manejo de combustibles y otros materiales peligrosos, aguas pluviales y subterráneas, sitios contaminados, residuos sólidos, ruido, vida silvestre y relaciones con la comunidad. El EMP es administrado por el Gerente de Medio Ambiente, Salud y Seguridad.

MBJA continúa evaluando su desempeño ambiental a través de auditorías e investigaciones independientes con el objetivo de implementar recomendaciones factibles para mejorar continuamente el desempeño ambiental y la administración. El EMP fue certificado por la JCAA en 2017.

Gestión ambiental en Kingston para garantizar la mejora continua del desempeño ambiental y para cumplir con los requisitos de desempeño ambiental del contrato de Concesión, PACKAL ha implementado una Política ambiental.

La política de PACKAL guía la planificación comercial en todos los departamentos para facilitar el cumplimiento de las regulaciones locales y representa el compromiso de PACKAL de integrar las medidas de gestión ambiental en la planificación, diseño, construcción y operación del aeropuerto. La política prescribe acciones para la mitigación de los impactos ambientales de las operaciones de PACKAL e incluye planes de gestión para el almacenamiento de combustible y otros materiales peligrosos, planta de tratamiento de aguas residuales, sitios contaminados preexistentes, desechos sólidos, ruido de la aviación, calidad del aire y peligro para la vida silvestre. La Política de PACKAL es administrada por el Gerente de Medio Ambiente y Calidad.

PACKAL continúa evaluando su desempeño ambiental a través de auditorías e investigaciones independientes con el objetivo de implementar recomendaciones prácticas para asegurar una mejora continua en su desempeño ambiental y administración. La política de PACKAL fue certificada por la JCAA en 2019.

Energía Solar

En 2020, la Compañía instaló 14 sistemas de paneles solares en 11 de los estacionamientos de los 12 aeropuertos de la Compañía en México, con una potencia total de 14.3 MWH por año para el consumo de los aeropuertos. Esta producción representa aproximadamente el 22% del consumo total de estos 11 aeropuertos, reduciendo 7,000 toneladas de dióxido de carbono (“CO2”) por año. En 2020, 4 aeropuertos (Guadalajara, Guanajuato, Los Mochis y Manzanillo) comenzaron a producir electricidad a través de los paneles solares, la Compañía anticipa que durante el primer trimestre de 2021, los otros 7 aeropuertos comenzarán a producir energía. Los sistemas de paneles solares representan una importante acción sostenible en beneficio del medio ambiente.

Se instaló una planta solar fotovoltaica de 1.0 MWH en el aeropuerto de Montego Bay en el techo de la terminal y comenzará la generación de energía a principios de 2021. La Compañía tiene planes de instalar paneles solares en los estacionamientos para agregar 2.0 MWH durante 2021.

La Compañía se encuentra analizando la implementación de una planta solar fotovoltaica en el aeropuerto de Kingston, se espera iniciar el proyecto en 2021 y la generación de energía en 2022.

Acreditaciones

Los aeropuertos de Aguascalientes, Guanajuato, Guadalajara, Hermosillo, La Paz, Los Mochis, Manzanillo, Mexicali, Morelia, Los Cabos y Tijuana cuentan con la certificación de “Calidad Ambiental”, además, los aeropuertos de Aguascalientes, Guadalajara, Los Mochis y Morelia están certificados con el máximo nivel de “Desempeño Ambiental” por parte de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente o “PROFEPA”.

El Latin American and Caribbean Región of the Airports Council International (“ACI-LAC” por sus siglas en inglés) certificó al Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta en el nivel 2 del Airport Carbon Accreditation (ACA) y al Aeropuerto Internacional de Tijuana, Guanajuato, Hermosillo, La Paz, Los Mochis y los Cabos en el nivel 1. La Compañía planea registrar todos sus aeropuertos en este programa en 2021.

2b.8. Información de Mercado.

Competencia

Excluyendo los destinos turísticos que atienden los aeropuertos de la Compañía, los aeropuertos generalmente son monopolios naturales en las áreas geográficas que atienden y generalmente no tienen competencia importante. Sin embargo, los gobiernos de México y Jamaica podrían otorgar concesiones adicionales para operar aeropuertos existentes administrados por el gobierno, autorizar la construcción de nuevos aeropuertos o permitir que aeropuertos nacionales privados existentes se conviertan en aeropuertos internacionales y les permitan recibir vuelos regulares nacionales e internacionales lo que podría llevar a una mayor competencia para los aeropuertos.

Por ejemplo, el Aeropuerto de Los Cabos podría tener mayor competencia de un aeropuerto pequeño cerca de Cabo San Lucas, el cual recibió un permiso para dar servicio público por parte de la Secretaría en marzo de 2008. El 4 de noviembre de 2009, este aeropuerto recibió la autorización para operar vuelos comerciales, nacionales e internacionales. Por consiguiente, la Compañía implementará estrategias comerciales para mejorar el nivel de servicio a fin de asegurarse de seguir siendo la mejor opción de aeropuerto para las aerolíneas que operarán en San José del Cabo y Cabo San Lucas. Así, a fin de atender el mercado de la aviación privada, la Compañía comenzó las operaciones en el nuevo FBO del Aeropuerto Internacional de Los Cabos, lo cual permitió que se incrementara la capacidad y se rediseñó la estructura de los servicios cobrados a fin de lograr que el servicio proporcionado sea el más atractivo de la región.

En 2014, el Gobierno Federal anunció planes para aliviar la congestión en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México mediante la construcción de un Nuevo Aeropuerto Internacional en Texcoco con el doble de capacidad que el aeropuerto actual. En enero de 2019, se canceló la construcción del proyecto del aeropuerto de Texcoco y se anunciaron planes para reemplazarlo con dos proyectos diferentes de infraestructuras aeroportuarias. Específicamente, la administración anunció que buscaría aliviar la congestión en el aeropuerto existente al (i) convertir una base de la fuerza aérea militar ubicada en San Lucía, aproximadamente 40 kilómetros fuera de la Ciudad de México, en un aeropuerto comercial y (ii) expandiendo el Aeropuerto Internacional de Toluca, que se encuentra a aproximadamente 60 kilómetros fuera de la Ciudad de México. Todavía hay incertidumbre sobre si o cuándo se completarán estas renovaciones y qué impacto puede tener la congestión en el actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. El tiempo y la forma de la expansión de la capacidad aeroportuaria puede impactar las operaciones de la Compañía.

ASA actualmente opera siete aeropuertos pequeños en las regiones del Pacífico y Centro de México. ASA estima que sus aeropuertos aportan sólo una pequeña fracción al tráfico de pasajeros en esas regiones.

En los últimos años, el gobierno de Jamaica ha discutido los planes para construir un tercer aeropuerto comercial internacional en Jamaica, probablemente en la costa sur de Vernamfield, para satisfacer las necesidades a largo plazo del crecimiento del transporte aéreo. La Compañía no espera que el plan del aeropuerto de Vernamfield del gobierno de Jamaica sea ejecutado en el corto plazo. También ver *“Información General -Factores de Riesgo – Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con el Marco Regulatorio Aplicable a GAP – Los Gobiernos de México y de Jamaica podrían otorgar nuevas concesiones que compitan con los aeropuertos de GAP”*.

El atractivo de las localidades en las que atienden los aeropuertos depende de muchos factores, algunos que están fuera del control de la Compañía. Estos factores incluyen el estado general de la economía mexicana y lo atractivo de otros centros comerciales e industriales en México que pueden afectar los aeropuertos de Guadalajara, Tijuana y de los centros industriales en desarrollo atendidos por la Compañía, tales como Hermosillo, Guanajuato, Aguascalientes y Mexicali.

Sin embargo, desde que los aeropuertos internacionales de Puerto Vallarta, Los Cabos, La Paz, Manzanillo, Montego Bay y Kingston son sumamente dependientes del turismo, los mismos se enfrentan a competencia de destinos turísticos. Se cree que los principales competidores de estos aeropuertos son los aeropuertos que sirven a destinos vacacionales en México, como Acapulco y Cancún, y en el extranjero, como en Hawái, Puerto Rico, Florida, Cuba, la República Dominicana, otras islas del Caribe y América Central. Además, con respecto a Puerto Vallarta, Los Cabos, Paz, Manzanillo y Montego Bay, los factores más allá de nuestro control incluyen actividades promocionales y políticas de precios de operadores de hoteles y resorts, condiciones climáticas, desastres naturales

(como huracanes y terremotos), preocupaciones de seguridad, crisis de salud y el desarrollo de nuevos resorts que puedan considerarse más atractivos. No puede garantizarse que las ubicaciones que atendemos continuarán atrayendo el mismo nivel de tráfico de pasajeros en el futuro.

Estacionalidad

El negocio de la Compañía está sujeto a fluctuaciones por estacionalidad. En general la demanda de viajes es típica durante el verano y vacaciones de diciembre, particularmente en mercados internacionales. Los resultados de operación reflejan esta estacionalidad, pero también han sido impactados por numerosos factores que no son necesariamente de estacionalidad, incluyendo condiciones económicas, guerra o amenaza de guerra, terrorismo o amenaza de terrorismo, clima, retraso por controladores aéreos, crisis de salud o bien otros factores expuestos anteriormente. En consecuencia, los resultados de operación por trimestres no son necesariamente indicativos de los resultados de la operación e históricamente estos resultados no son a su vez indicadores de futuros resultados de operación.

2b.9. Estructura Corporativa.

GAP tiene diecisiete subsidiarias en México, una por cada uno de los doce aeropuertos mexicanos que opera, dos empresas de servicios administrativos y operativos (SIAP y CORSA), una empresa de servicios de estacionamientos (PCP), una fundación con fines no lucrativos (Fundación GAP) y una subsidiaria (ADP) para la operación de infraestructura hotelera y otros servicios comerciales. GAP cuenta con una subsidiaria española (DCA), la cual tiene una participación del 74.5% en MBJA, operador del aeropuerto de Montego Bay. Asimismo, cuenta con una subsidiaria en Jamaica (PACKAL) que posee la concesión para operar, mantener y explotar el aeropuerto de Kingston, del cual la Compañía tomó el control de la operación desde el 10 de octubre de 2019. Adicionalmente, cuenta con una subsidiaria en Brasil, GA del Pacífico Partipações do Brasil LTDA, establecida en 2010 que ha permanecido inactiva hasta el momento y no tiene aportaciones de capital.

En la siguiente tabla se muestran las subsidiarias que tiene GAP al 31 de diciembre de 2020:

Compañía	Jurisdicción	Porcentaje de participación ⁽¹⁾	Descripción
Aeropuerto de Guadalajara, S.A. de C.V.	México	100%	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Guadalajara
Aeropuerto de Tijuana, S.A. de C.V.	México	100%	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Tijuana
Aeropuerto de San José del Cabo, S.A. de C.V.	México	100%	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Los Cabos
Aeropuerto de Puerto Vallarta, S.A. de C.V.	México	100%	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta
Aeropuerto de Hermosillo, S.A. de C.V.	México	100%	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Hermosillo
Aeropuerto del Bajío, S.A. de C.V.	México	100%	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Guanajuato
Aeropuerto de La Paz, S.A. de C.V.	México	100%	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de La Paz
Aeropuerto de Mexicali, S.A. de C.V.	México	100%	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Mexicali
Aeropuerto de Aguascalientes, S.A. de C.V.	México	100%	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Aguascalientes
Aeropuerto de Morelia, S.A. de C.V.	México	100%	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Morelia
Aeropuerto de Los Mochis, S.A. de C.V.	México	100%	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Los Mochis
Aeropuerto de Manzanillo, S.A. de C.V.	México	100%	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Manzanillo
Desarrollo de Concesiones Aeroportuarias, S.L.	España	100%	Tiene participación del 74.5% en MBJA
MBJ Airports Limited	Jamaica	74.5%	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Montego Bay
Servicios a la Infraestructura Aeroportuaria del Pacífico, S.A. de C.V.	México	100%	Proveedor de servicios administrativos a las concesionarias
Corporativo de Servicios Aeroportuarios, S.A. de C.V.	México	100%	Proveedora de servicios operativos a los aeropuertos
Puerta Cero Parking, S.A. de C.V.	México	100%	Proveedor de servicios de administración de estacionamientos
GA del Pacífico Partipações do Brasil LTDA	Brasil	100%	Participación en el extranjero en otras sociedades como socio o accionista (<i>se constituyó en 2010, a la fecha de este reporte no ha iniciado operaciones</i>)
Fundación Grupo Aeroportuario del Pacífico, A.C.	México	100%	Empresa sin fines de lucro, constituida en 2013 cuyo propósito principal es realizar labor social en comunidades cercanas a los aeropuertos
Aerocomercializadora del Pacífico, S.A. de C.V.	México	100%	Operación de infraestructura hotelera y otros servicios comerciales
PAC Kingston Airport Limited	Jamaica	100%	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Kingston

(1) Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. directamente posee el 99.99% de las acciones de cada subsidiaria mexicana. El remanente de las acciones de SIAP está en poder del Aeropuerto de Guadalajara, S.A. de C.V., mientras que el remanente de las acciones del resto de las subsidiarias mexicanas está en poder de Servicios a la Infraestructura Aeroportuaria del Pacífico, S.A. de C.V. Como resultado, GAP tiene directa o indirectamente el 100% de las acciones de cada subsidiaria, excepto por MBJA. En el caso de PACKAL, GAP tiene el 100% de las acciones.

2b.10. Descripción de los Principales Activos.

Inmuebles

Las oficinas corporativas de la Compañía se encuentran en Guadalajara, Jalisco. La Compañía alquila el espacio de oficinas para su sede corporativa, ubicada en los pisos tercero, cuarto, quinto y sexto de la Torre Pacífico, del Guadalajara World Trade Center. Además de las oficinas corporativas en Guadalajara, también se alquilan a terceros espacios de oficinas en la Ciudad de México en la Colonia Polanco.

De conformidad con la Ley General de Bienes Nacionales, todos los bienes inmuebles y los bienes muebles fijos en los aeropuertos mexicanos de la Compañía son propiedad del Gobierno Federal. Cada una de las Concesiones de la Compañía están programadas para terminar en 2048, sin embargo, cada una de las Concesiones puede ser prorrogada una o más veces por un plazo que no exceda de 50 años adicionales. La opción para extender una concesión está sujeta a la aceptación de la Compañía a cualquier cambio a dicha concesión el cual pueda ser impuesto por la Secretaría y al cumplimiento con los términos de las Concesiones actuales. Una vez terminadas las Concesiones Mexicanas de la Compañía, los bienes se revierten automáticamente al Gobierno Federal, incluyendo las mejoras que se hayan añadido durante el periodo de la concesión, sin costo y libres de cualquier deuda o embargo, y se le requerirá a la Compañía indemnizar al Gobierno Federal por los daños a dichos bienes, excepto los causados por el desgaste normal.

De conformidad con el acuerdo de concesión de MBJA, la AAJ sigue siendo el propietario del terreno en el que está situado el aeropuerto de Montego Bay, así como los activos físicos sujetos a la concesión. La concesión de MBJA para el aeropuerto de Montego Bay está programada para terminar en 2033. Al vencimiento de la concesión, MBJA está obligado a devolver a la AAJ las instalaciones, inclusive las obras realizadas para la explotación del aeropuerto. No existe opción para un periodo de extensión en el contrato de concesión.

De conformidad con el acuerdo de concesión de PACKAL, la AAJ sigue siendo el propietario del terreno en el que se sitúa el aeropuerto de Norman Manley, así como los activos físicos sujetos a la concesión. La concesión de PACKAL para el aeropuerto Norman Manley está programada para terminar en 2044. Al vencimiento de la concesión, PACKAL está obligado a devolver a la AAJ todos los activos, todas las mejoras realizadas en las instalaciones del aeropuerto durante el plazo de las concesiones se revertirán automáticamente a favor de AAJ y las instalaciones, servicios prestados habitual o razonablemente incidentales a la operación del aeropuerto. Existe la opción de una extensión por cinco años en el contrato de concesión.

Programas Maestros de Desarrollo.

De conformidad con los términos de las concesiones mexicanas, cada una de las concesionarias mexicanas debe presentar un PMD para aprobación por la SCT cada cinco años. Cada PMD incluye compromisos de inversión para la parte regulada de los ingresos (incluyendo inversiones de capital y mejoras) por un periodo de cinco años. Una vez aprobados por la SCT, estos compromisos se vuelven obligatorios de acuerdo con los términos de las concesiones mexicanas. Véase *“La Emisora – Historia y desarrollo de la Emisora – Programas Maestros de Desarrollo”*, *“Información Financiera- Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora. - Situación financiera, liquidez y recursos de capital. – Inversiones de Capital”*.

Adquisición de DCA.

El 20 de abril de 2015 la Compañía cerró y pagó la transacción para la adquisición del 100.0% de las acciones de la sociedad española DCA. La adquisición se realizó después de un proceso de licitación privado y confidencial que concluyó a favor de GAP. El pago total de la transacción fue de U.S.\$191.0 millones. La Compañía financió el 100% de la adquisición de DCA a través de préstamos con fuentes externas provistas por Scotiabank Inverlat, S.A. (“Scotiabank”) y BBVA Bancomer S.A. (“BBVA”), con vencimiento en enero y febrero de 2021. En octubre de 2020, la Compañía firmó dos nuevos contratos de préstamos a largo plazo, también con Scotiabank y BBVA, para el refinanciamiento de los préstamos por un monto de U.S.\$191.0 millones. Ver *“Información Financiera – Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Emisora – Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital – Financiamiento”*.

Activos de DCA.

DCA tiene una participación del 74.5% en MBJA, entidad que tiene la concesión para operar, mantener y utilizar el aeropuerto Internacional Montego Bay, en Jamaica. Vantage, una empresa canadiense que opera el aeropuerto internacional de Vancouver posee la participación restante del 25.5% de las acciones de MBJA. El aeropuerto de Montego Bay es el principal aeropuerto de Jamaica, que se encuentra en la ciudad de Montego Bay, en el centro del corredor turístico entre Negril y Ocho Ríos, donde se encuentra localizada el 88% de la capacidad hotelera de la isla, ver *“Información General – Factores de Riesgo – Ciertos Factores de Riesgo relacionados con Jamaica”*. Con base en su experiencia y en la experiencia de Vantage en el sector aeroportuario, la Compañía considera que esta cooperación fortalecerá a MBJA, beneficiándola tanto en los términos de operaciones como de rentabilidad.

DCA tiene una participación del 14.77% en SCL, quien fue el operador del aeropuerto internacional de Santiago de Chile, hasta el 30 de septiembre de 2015. Al vencimiento de la concesión para operar el aeropuerto de Santiago de Chile, esos activos fueron devueltos inmediatamente al gobierno chileno y al nuevo operador. De acuerdo con el Contrato de Concesión, existe un plazo de un año a partir de la entrega de los activos de la concesión durante los cuales el concesionario sigue siendo responsable de cualquier defecto latente en dichos activos. Después de este periodo y un periodo posterior de un año, SCL será liquidado de acuerdo con las regulaciones corporativas y fiscales chilenas. Durante 2016, recibimos dividendos y reembolsos de capital por \$58.9 millones de pesos. En 2018 se recibió reembolso de capital por \$10.0 millones de pesos. Aunque SCL ya no tendrá operaciones, SCL debe permanecer vigente por un año adicional después de la transferencia. Después de ese primer año, SCL seguirá en vigencia hasta su disolución de acuerdo con las regulaciones fiscales en Chile, a pesar de esto y debido a algunos procedimientos legales aún pendientes, esperamos liquidar esta subsidiaria en diciembre de 2023.

MBJA.

El 3 de abril de 2003, MBJA celebró un Contrato de Concesión con la AAJ, con el cual la AAJ concedió a MBJA el derecho y la obligación de rehabilitar, desarrollar, operar y mantener el aeropuerto internacional de Sangster durante 30 años a partir del 12 de abril de 2003 (el Contrato de Concesión). MBJA, como el operador del aeropuerto llevará las funciones de la AAJ con respecto al aeropuerto de Montego Bay y tiene la obligación de proporcionar los servicios aeroportuarios establecidos en el Contrato de Concesión en el aeropuerto. El Contrato de Concesión se rige por las leyes de Jamaica y MBJA no puede ceder sus derechos u obligaciones en virtud del acuerdo, excepto con el consentimiento previo por escrito de la AAJ. Bajo los términos del acuerdo de concesión, MBJA también tiene algunas otras obligaciones para realizar inversiones de capital. Ver *“La Emisora – Historia y Desarrollo de la Emisora – MBJA”*.

PACKAL.

El 10 de octubre de 2018, PACKAL celebró un contrato de concesión con la AAJ, con el cual la autoridad garantizó a PACKAL el derecho de rehabilitar, desarrollar, operar y mantener NMIA por un período de 25 años, con una posible extensión de 5 años, a partir del 10 de octubre de 2019. De conformidad con los términos del acuerdo de concesión, pagamos U.S.\$7.1 millones (U.S.\$2.1 millones para la Corporación Financiera Internacional (“IFC” por sus siglas en inglés) y U.S.\$5.0 millones para la AAJ). PACKAL está obligado a pagarle a la AAJ un derecho de concesión del 62.01% del total de los ingresos aeronáuticos y comerciales. Todos los activos de larga duración ubicados en el NMIA son propiedad de AAJ. Al vencimiento del plazo del contrato de concesión otorgado, los activos, incluidas todas las mejoras realizadas a las instalaciones del aeropuerto durante el plazo de las concesiones, se revertirán automáticamente a favor de AAJ. Ver *“La Emisora – Historia y Desarrollo de la Emisora – PACKAL”*.

Seguros.

La Compañía tiene coberturas amplias de seguro, las cuales cubren los bienes principales de los aeropuertos y otras propiedades, sujeta a los límites habituales contra daños causados por incendio, desastres naturales, accidentes, terrorismo o eventos similares. Los aeropuertos mexicanos tienen una póliza que cubre daños a los bienes y a la infraestructura en general de los aeropuertos por \$3,000.0 millones de pesos y una cobertura de

U.S.\$500.0 millones, que ampara los daños a terceros. Los aeropuertos mexicanos tienen una cobertura de \$500.0 millones de pesos a su infraestructura por actos terroristas y una cobertura adicional por U.S.\$150.0 millones que cubre daños a terceros derivado de actos terroristas. El aeropuerto de Montego Bay tiene una póliza de seguro de U.S.\$325.3 millones para cubrir los daños materiales a las infraestructuras y las pérdidas por interrupciones del negocio, además cuentan con un seguro de U.S.\$100.0 millones que cubre daños resultantes de cualquier acto terrorista individual. El aeropuerto de Montego Bay también cuenta con una póliza de seguro anual de U.S.\$750.0 millones que cubre daños personales y materiales a terceros. El aeropuerto de Kingston tiene una póliza de seguro anual de U.S.\$500.0 millones que cubre daños a la infraestructura e interrupciones comerciales. El aeropuerto de Kingston también cuenta con una póliza de seguro anual de JMD\$1.5 millones por pérdidas o daños como resultado de la muerte y / o lesiones personales sufridas por cualquier empleado.

2b.11. Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales.

Procedimientos Legales.

General.

La Compañía se ve involucrada, periódicamente, en procedimientos legales los cuales son incidentales a las operaciones y de los cuales se espera que ninguno tenga un efecto adverso y significativo en el negocio. En adición a las controversias derivadas del curso ordinario de los negocios de la Compañía, en los últimos años, la Compañía se ha visto involucrada, directa o indirectamente en litigios y controversias de relevancia que se resumen brevemente a continuación:

Litigio relacionado con Grupo México, S.A.B. de C.V. que buscan anular algunos artículos de los estatutos de GAP.

Los Artículos X y XII de los estatutos sociales de GAP, entre otros, limitan el derecho de los accionistas de la Serie “B”, directamente o con partes relacionadas, excepto por AMP, de ser titulares de más del 10% del capital social de la Compañía y cualquier accionista que sea titular de cualquier número de acciones en exceso de este porcentaje, deberá venderlas en oferta pública. Conforme a los estatutos sociales de la Compañía, en tanto no se efectuó la venta, las acciones de que sea titular el accionista que excedan el porcentaje máximo autorizado carecerán de todo derecho de voto y no podrán ser representadas en cualquier Asamblea de Accionistas.

El 13 de junio de 2011, Grupo México, S.A.B. de C.V. (Grupo México) anunció su intención de adquirir un porcentaje superior al 30% o hasta el 100% de las acciones en circulación de GAP a ese momento, excluyendo las acciones en tesorería de la Compañía. Grupo México y algunas de sus subsidiarias iniciaron dos procedimientos legales, entre otros, que buscan: i) modificar los estatutos de GAP para eliminar las limitaciones anteriores y ii) que se den por terminados los derechos especiales de AMP, propietario de las acciones Serie “BB”.

En octubre 2010, la Compañía fue notificada de un procedimiento legal que fue presentado en su contra en un Tribunal Civil en la ciudad de México. La demanda buscaba que el tribunal declarara nulos y sin efectos los Artículos X y XII de los estatutos. Los demandantes son Grupo México y su subsidiaria, ITM. El 19 de febrero de 2014, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ejerció su facultad de atracción para conocer respecto del Amparo Directo presentado por GAP, respecto de los límites de tenencia accionaria del 10% establecido en los estatutos, argumentando que el juicio se considera un tema significativo y de interés nacional y remitió el proceso al ministro de la segunda sala de la Suprema Corte. El 17 de junio del 2015, la Suprema Corte de Justicia de la Nación le otorgó un Amparo a la Compañía mediante el cual se declara la validez de sus estatutos Décimo y Décimo Segundo de los estatutos sociales de la Compañía a la luz del artículo 48, fracción III, de la Ley del Mercado de Valores y devolvió el caso al tribunal de apelación intermedio. En consecuencia, el juicio iniciado por Grupo México y el ITM en contra de estos artículos ha sido concluido definitivamente, confirmando la vigencia y efectividad de estos artículos. De conformidad con la decisión de la Suprema Corte de México, el Tribunal Superior de la Ciudad de México: i) declaró que Grupo México e ITM están violando los estatutos sociales de la Compañía, resultando que en forma conjunta poseen más del 10% del capital social de GAP; ii) ordenó a la venta por Grupo México y ITM de las acciones de la Serie “B”, que mantienen en posesión en más del 10% del capital social de GAP; y iii) dio instrucciones para que la venta deba realizarse a través de una oferta pública de acuerdo con las leyes de México y en el artículo Décimo Segundo XII de los estatutos sociales de GAP. Grupo México presentó una inconformidad en busca de aclaraciones sobre la sentencia. El 9 de noviembre de 2016, la inconformidad de Grupo México fue declarada infundada. La empresa presentó una queja en busca de pago de gastos y costos. El 8 de mayo de 2019, el tribunal superior de justicia de la Ciudad de México accedió a la solicitud de amparo de Grupo México por una impugnación del artículo 48, sección III de la ley del mercado de valores, posteriormente GAP, presentó un amparo. El 26 de marzo 2021, el tribunal superior de justicia de la Ciudad de México confirmó la validez del Artículo 48, fracción III de la Ley de Valores de México y confirmó la vigencia de los artículos X y XII de los estatutos sociales de la Compañía. A la fecha de este reporte, y de acuerdo con el último Anexo 13D presentado ante la SEC, Grupo México posee el 8.1% del total de las acciones emitidas. Ver *“Información General – Factores de riesgo – Ciertos Factores de riesgo relacionados con los accionistas de GAP – Ciertas acciones de Grupo México, S.A.B. de C.V. pueden afectar de manera significativa la administración de GAP, su situación financiera o sus resultados de operación”*.

Grupo México, S.A.B. de C.V. y algunas de sus subsidiarias impugnaron el acuerdo de participación de GAP con AMP.

ITM, subsidiaria de Grupo México, inició un procedimiento legal en contra de la Compañía el 4 de noviembre de 2011, tratando de anular la tenencia de las acciones Serie “BB” que fueron otorgadas mediante el convenio de participación entre AMP y la Compañía, lo cual podría terminar con el derecho de veto, de nombramiento de ejecutivos y otros derechos especiales de AMP. Adicionalmente, la demanda de ITM buscaba que AMP devolviera a la Compañía todos los beneficios económicos entregados a AMP en el periodo en el cual mantuvo su tenencia accionaria. El 25 de noviembre de 2011, la Compañía presentó una respuesta a este procedimiento legal. El 7 de marzo de 2012, la Compañía fue informada por los asesores legales externos de la resolución favorable al procedimiento presentado, la cual fue procedente al comprobarse la falta de jurisdicción de la Corte Civil, debido a la naturaleza administrativa de la demanda. Aunque GAP recibió la notificación de que este procedimiento legal había concluido, posteriormente un Tribunal Federal concedió un Amparo Directo a Grupo México que había sido solicitado el 6 de junio de 2012. Por lo tanto, el 13 de julio de 2012 el proceso legal reinició en un Tribunal Civil Federal. El 22 de octubre de 2013 la Compañía presentó escritos respondiendo a los alegatos del demandante. El 31 de octubre de 2017, se dictó sentencia en el presente juicio, declarándose improcedente la acción intentada por ITM. En contra de la sentencia comentada, ITM promovió apelación, mientras que GAP interpuso apelación adhesiva, ello con la finalidad de fortalecer las consideraciones tomadas por el Juez para declarar improcedente la acción intentada. La apelación de ITM fue declarada infundada, ITM apeló en amparo directo. GAP presentó una apelación para solicitar una revisión adhesiva. El 9 de octubre de 2019 el amparo de ITM fue negado, sin embargo, ITM solicitó una revisión judicial, la solicitud de dicha revisión continua pendiente.

Controversias Presentadas por Miembros de Ciertos Ejidos en el Aeropuerto Internacional de Tijuana, Guadalajara y Puerto Vallarta.

Una porción de los terrenos los aeropuertos fueron expropiados por el gobierno mexicano. Antes de dichas expropiaciones, parte de los terrenos de ambos aeropuertos eran poseídos por grupos de individuos que conformaban el *ejido*. Los ejidatarios han efectuado reclamaciones en contra del Gobierno Mexicano concernientes a la indemnización que se les hizo por los decretos de expropiación.

Tijuana

El Aeropuerto Internacional de Tijuana se ha involucrado en el procedimiento reclamando el decreto de expropiación de 1970, pero sólo como un tercero interesado. Durante 2008 se negó el amparo al Ejido Tampico en Tijuana, por lo cual éste promovió un recurso de revisión que fue resuelto favorablemente por la Tribunal Agrario a los intereses del ejido. La sentencia actual exige la restitución de 320 hectáreas de tierra. El 20 de octubre de 2016, la Compañía presentó un amparo en contra de la sentencia. El 26 de noviembre de 2020, se resolvió el amparo a favor de la Compañía. La sentencia deja sin efecto la sentencia previa del Tribunal Agrario que pide la restitución de la tierra y además dictamina que no se cumplieron las condiciones para la restitución previstas en el artículo 98 de la Ley Agraria (Ley Agraria). La Compañía espera que el ejido apele este fallo. Si la Compañía no tiene éxito defendiendo este fallo, aunque el área afectada aún no se ha determinado, dependiendo de la parcela en particular que reciba un fallo adverso, la sentencia podría afectar el perímetro del aeropuerto y materialmente podría interrumpir las operaciones actuales.

Algunos de los ejidatarios están ocupando partes de la propiedad concesionada al Aeropuerto Internacional de Tijuana, que no le son esenciales para las operaciones del aeropuerto. Aunque estas personas no están interfiriendo con las operaciones, su presencia podría limitar la capacidad de la Compañía para ampliar el aeropuerto en las áreas que se encuentran ocupando y los ejidatarios pueden interrumpir las operaciones del aeropuerto, si sus demandas legales contra el gobierno de México no son resueltas a su satisfacción.

Guadalajara

Del mismo modo, en el caso del Aeropuerto Internacional de Guadalajara, en 2009 dos diferentes ejidos iniciaron un procedimiento en un Tribunal Superior Agrario en contra de la SCT que reclaman la nulidad del decreto de expropiación de 1975. El caso fue turnado al sistema de justicia federal y en noviembre 2010, el fallo fue a favor

de los ejidos, en donde la corte de distrito ordenó la restitución de todos los bienes expropiados a los ejidos y declaró la anulación de la concesión otorgada a la Compañía. Aunque el Aeropuerto de Guadalajara se ha sumado sólo como un tercero interesado en el procedimiento, la Compañía apeló la decisión de la corte. El 10 de julio de 2012, el tribunal revocó la decisión y remitió las actuaciones y el 31 de julio del 2014 la corte de distrito volvió a emitir una nueva sentencia la cual otorga el fallo a favor del ejido del Zapote, el cual una vez más fue impugnado tanto por las autoridades federales como por GAP. El 14 de abril de 2016, un tribunal de apelación emitió una sentencia definitiva sobre el asunto, declarando que, si bien los derechos del ejido de impugnar el nuevo avalúo de su tierra fueron violados, esos terrenos no podrían ser devueltos a ellos. Además, el tribunal concluyó que la concesión del aeropuerto es válida. La sentencia está ahora en la fase de ejecución.

El 13 de enero de 2017, el Departamento de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU)) emitió una evaluación del valor de una porción de la tierra en la que se encuentra el aeropuerto de Guadalajara, relacionada con la apelación mencionada anteriormente. Esta evaluación se realizó en base al decreto de expropiación de 1975. Este procedimiento fue impugnado por el grupo ejidal y aceptado por el tribunal. En respuesta a lo anterior, el juez de distrito comenzó un procedimiento de restitución a través de una compensación financiera el 10 de agosto de 2018, que está pendiente de resolución.

El 17 de febrero de 2017, se nos notificó un nuevo procedimiento legal ante un tribunal agrario instituido por El Zapote contra el gobierno federal. Este procedimiento alega hechos similares al caso inicial y reclama la misma propiedad en disputa que fue objeto del caso inicial. Este procedimiento legal se encuentra en sus fases iniciales, y nos hemos unido como un tercero interesado.

Adicionalmente al procedimiento legal antes descrito, durante varios periodos desde 2016 los miembros del ejido han bloqueado el acceso a las áreas comerciales del Aeropuerto Internacional de Guadalajara, específicamente a las instalaciones del estacionamiento, lo que ha resultado en pérdidas de ingresos comerciales durante esos años. Aunque se recuperó el control de estas áreas el 12 de febrero de 2020, si estas personas ocupan el área nuevamente en el futuro, su presencia podría tener un impacto adverso en las operaciones, ingresos y seguridad de la Compañía y podría restringir su capacidad para expandir sus operaciones en el aeropuerto de Guadalajara.

Puerto Vallarta

En octubre de 2013, el aeropuerto de Puerto Vallarta recibió notificación de que algunos *ejidatarios* iniciaron cuatro procedimientos contra GAP, el Aeropuerto de Puerto Vallarta y varias autoridades federales por restitución o compensación respecto de las 154 hectáreas de terreno comprendidas en el aeropuerto. Una de las demandas del *ejido* Valle de Banderas, concentra sus alegatos solicitando la invalidez del decreto emitido en 1957, mientras las otras dos demandas solicitan la restitución de los terrenos, argumentando que parte de los terrenos concesionados no forman parte del decreto de expropiación emitido el 9 de octubre de 1957, el 20 de agosto de 1990, el 24 de noviembre de 1993 y el 24 de abril de 1997. Estas demandas, también buscan, la anulación de la concesión otorgada al aeropuerto. GAP impugnó las demandas basándose en la falta de competencia territorial ya que las reclamaciones se presentaron ante los tribunales del Estado de Nayarit, mientras que el aeropuerto de Puerto Vallarta se encuentra en el Estado de Jalisco. El Tribunal Superior Agrario estuvo de acuerdo con la apelación y removió el caso a Guadalajara. Este procedimiento se encuentra en proceso y está pendiente de resolución.

Los términos de la concesión establecen la obligación del gobierno mexicano de garantizar al Concesionario el resarcimiento de la pérdida del uso de la tierra previsto en las concesiones mexicanas. Aunque no se puede asegurar, la Compañía cree que el Gobierno de México sería responsable por cualquier interrupción operativa causada por el proceso legal con los ejidos y tiene que restituir los derechos de uso de la propiedad pública que se han asignado en virtud de las concesiones, en caso de perder la apelación.

Demanda por impuesto predial de ciertos municipios.

Requerimientos de pago de impuesto predial han sido emitidos y presentados por diversas autoridades municipales en relación con la propiedad sobre la cual los aeropuertos operan en dichas ciudades.

Tijuana

El caso más relevante se refiere al del Aeropuerto Internacional de Tijuana, en donde las autoridades municipales emitieron un segundo reclamo del impuesto predial el 8 de junio de 2005. El 25 de marzo de 2008, el Tribunal Contencioso Administrativo de Baja California resolvió la nulidad de los requerimientos de pago de predial efectuados por el Ayuntamiento de Tijuana, pero manteniendo el derecho del municipio a emitir nuevos requerimientos de pago únicamente sobre las áreas comerciales del aeropuerto. El Aeropuerto de Tijuana impugnó la resolución únicamente por lo que toca a la resolución del tribunal de mantener el derecho del municipio a emitir nuevos requerimientos de pago sobre las áreas comerciales del aeropuerto. El requerimiento se encuentra pendiente.

El 20 de octubre del 2010, el Ayuntamiento de Tijuana realizó un requerimiento separando el pago del impuesto predial al Aeropuerto de Tijuana, por los ejercicios de 2000 al 2010. La Compañía y sus asesores legales consideran que este requerimiento de pago no es válido, ya que los reclamos realizados por los ejercicios 2005 al 2006 los han declarados nulos las cortes locales. GAP y sus asesores legales consideran que este requerimiento de pago es nulo y sin fundamento, por lo cual ha iniciado un proceso legal en contra de la autoridad municipal. A la fecha este procedimiento legal se encuentra pendiente.

El 7 de febrero de 2013, la autoridad municipal de Tijuana presentó un reclamo del impuesto predial para el periodo de 2008 – 2012 contra el Aeropuerto de Tijuana por un monto de \$15.2 millones de pesos, exigiendo el pago dentro de los siguientes tres días hábiles. El 28 de febrero de 2013, la Compañía inició un procedimiento de anulación contra dicho requerimiento, el 5 de marzo de 2013 la autoridad estableció el monto a garantizar y el 8 de marzo de 2013 la Compañía presentó una fianza para garantizar la cantidad reclamada. A la fecha de este reporte, este procedimiento legal se encuentra pendiente.

El 26 de noviembre 2014, se envió un requerimiento diferente para el pago del impuesto predial para el periodo de 2000 a 2014 de \$234.8 millones de pesos, el cual fue apelado por la Compañía el 19 de diciembre de 2014, y el tribunal concedió la medida cautelar solicitada contra la solicitud de la autoridad municipal por \$234.8 millones de pesos para depositarla vía fianza como garantía, aspecto que está siendo impugnado en virtud de que la Compañía considera que en los juicios anteriores ya se está garantizando parte de la cantidad fijada por el Tribunal, aspecto que aún no se ha resuelto por parte de las autoridades jurisdiccionales. El 6 de octubre de 2020, el tribunal inferior emitió un fallo en contra de la Compañía. Inmediatamente se solicitó revisión judicial. La solicitud de revisión está pendiente.

Hermosillo

El 28 de octubre de 2019, el municipio de Hermosillo notificó a la empresa sobre siete solicitudes de pago de impuesto predial por un total de \$10.2 millones de pesos. Se comenzó un procedimiento de anulación el 12 de diciembre de 2019. El 11 de noviembre de 2020, el tribunal de primera instancia emitió un fallo a favor de la Compañía declarando nulos los reclamos fiscales.

GAP no considera que alguna de esas demandas o procedimientos en su contra puedan tener, individual o conjuntamente, un efecto significativo adverso en la situación financiera consolidada o en los resultados de operación de GAP, puesto que en caso de que un tribunal determine en un procedimiento futuro que estos impuestos deben ser pagados.

2b.12. Acciones Representativas del Capital Social.

Las acciones del capital social fijo de GAP a la fecha de elaboración del presente reporte se integran como sigue:

Accionista	Número de Acciones	Serie	Valor histórico ⁽¹⁾
PÚBLICO INVERSIONISTA	476,850,000	B	\$ 5,257,319
AMP	84,150,000	BB	927,763
Total de acciones autorizadas	561,000,000		\$ 6,185,082

1) Cifras en miles de pesos

Al 31 de diciembre de 2020 GAP tiene 561,000,000 acciones autorizadas, de las cuales 525,575,547 son acciones en circulación y 35,424,453 son acciones en tesorería. El total del capital social está representado por acciones ordinarias, nominativas y sin valor nominal. A la fecha de este reporte anual, la Compañía no tiene posiciones abiertas en instrumentos derivados liquidables cuyo subyacente sean acciones ni títulos representativos del capital social de la Compañía.

A continuación, se presentan en orden cronológico los eventos que se han dado y en los que han existido cambios en la estructura accionaria de la Compañía:

- En Asamblea General Extraordinaria de Accionistas celebrada el 25 de abril de 2018, se aprobó una reducción de capital social de \$2.38 pesos por acción en circulación al momento del pago por \$1,250.9 millones de pesos, correspondiente al valor histórico del capital social que se pagó el 11 de mayo de 2018.
- En Asamblea General Extraordinaria de Accionistas celebrada el 23 de abril de 2019, se aprobó una reducción de capital social de \$3.03 pesos por acción en circulación al momento del pago por \$1,592.5 millones de pesos, correspondiente al valor histórico del capital social que se pagó el 17 de mayo de 2019.
- Al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020, había un saldo total de \$1,733.4 millones de pesos en recompra de acciones en los Estados Consolidados de Posición Financiera de la Compañía.
- Al 16 de abril del 2021, había un saldo total de \$2,233.4 millones de pesos en recompra de acciones.

2b.13. Dividendos.

La declaración, cantidad y pago de dividendos se decretan mediante el voto mayoritario de los accionistas presentes en la Asamblea de Accionistas y generalmente, pero no necesariamente, con la recomendación del Consejo de Administración. Siempre y cuando las acciones Serie “BB” representen por lo menos el 7.65% del capital social de GAP, la declaración y pago de dividendos requerirá la aprobación de los tenedores de la mayoría de las acciones Serie “BB”.

La Ley General de Sociedades Mercantiles exige que por lo menos el 5% del ingreso anual neto de una empresa (después de la participación de los trabajadores y otras deducciones exigidas por la ley mexicana) sea asignado a un fondo de reserva legal hasta que alcance una cantidad equivalente a por lo menos el 20% de su capital social de tiempo en tiempo (sin ajustes por inflación). El fondo de reserva legal de GAP fue de \$1,592.5 millones de pesos (valores históricos) al 31 de diciembre de 2020 (excluyendo cantidades de reserva correspondientes a la utilidad neta de 2020).

Las empresas mexicanas sólo pueden pagar dividendos por utilidades (incluyendo utilidades retenidas después de que todas las pérdidas hayan sido absorbidas o pagadas) y sólo después de que se haya realizado la asignación al fondo de reserva legal. El fondo de reserva legal debe de ser realizado por cada empresa en forma individual y no en forma consolidada. El nivel de utilidades disponibles para el pago de dividendos se determina con base en las Mex NIF. Las subsidiarias de la Compañía quienes preparan y reportan la información financiera bajo Mex NIF, tienen que asignar utilidades a su respectivo fondo de reserva legal antes de pagar dividendos a GAP. GAP también tiene la obligación de asignar utilidades a su fondo de reserva legal antes de distribuir cualquier pago de dividendos a los accionistas de la misma.

Como resultado de la Reforma Fiscal de 2014, los dividendos pagados a personas físicas mexicanas o cualquier residente extranjero con respecto a las acciones Series B y ADSs están sujetos a una retención del 10%.

La definición de dividendo para estos efectos incluye, entre otros, además de los dividendos declarados: i) los intereses pagados sobre acciones preferentes; ii) los préstamos a los accionistas y socios, excepto los que sean pactados a menos de un año, o que sean consecuencia normal de las operaciones de la empresa, iii) los pagos que se consideran no deducibles y beneficien a los accionistas, iv) los importes no reconocidos como resultado de omisiones de ingresos o las compras no realizadas, y v) los ajustes de precios de transferencia a la utilidad por las transacciones con partes relacionadas. El impuesto del 10% sobre la distribución de dividendos se aplicaría también en las distribuciones de una sucursal a la matriz. Una disposición transitoria limita la retención de impuestos sobre dividendos a los ingresos generados en el año 2014 y años subsecuentes. Para estos efectos, la disposición transitoria se refiere a que la distribución de utilidades acumuladas previamente gravadas (CUFIN) a 2013, están libres de impuestos. Los contribuyentes actualmente están obligados a mantener una cuenta de CUFIN por separado para las utilidades. Debido a que esta retención de impuestos puede ser un impuesto para los accionistas para efectos de la Ley del Impuesto sobre la Renta, podrían estar afectos a algún beneficio por la aplicación de algún tratado internacional.

Los dividendos que son pagados de las utilidades repartibles de una empresa que no han estado sujetas al impuesto sobre la renta (dividendos fuera de CUFIN) estarán sujetos a un impuesto de dividendos calculado de forma apiramidada, aplicando un factor de 1.4286 para 2013 y años subsecuentes. De 2013 en adelante, la tasa del impuesto será del 30%. Este impuesto puede ser acreditado contra el impuesto sobre la renta correspondiente al año fiscal en que el dividendo fue pagado o contra impuestos sobre la renta de los dos años fiscales siguientes a la fecha en que el dividendo fue pagado.

Las distribuciones hechas por la Compañía a sus accionistas que no sean en forma de dividendos (de la manera antes descrita), incluidas las reducciones de capital, amortización de acciones, entre otras, están sujetas a cálculos de impuestos en México y en su caso a retenciones de impuestos. Las tasas de impuestos aplicables, y el método de evaluar y pagar los impuestos aplicables a estas distribuciones no correspondientes a dividendos, puede variar dependiendo de la naturaleza de las distribuciones.

Los accionistas de la Compañía adoptaron una nueva política de dividendos en la Asamblea General Extraordinaria Accionistas que se llevó a cabo el 15 de abril de 2005. Bajo esta política los dividendos anuales de la

Compañía estarían compuestos de dos componentes. Un primer componente consistente en una cantidad fija, que se estimó en \$450.0 millones de pesos para 2005 (para los dividendos pagados en 2006) y se espera que incremente gradualmente cada año. La política de dividendos también contempla que el dividendo anual de la Compañía incluiría cualquier importe que la Compañía tenga en la cuenta de “efectivo y equivalentes de efectivo” (tal y como se refleja en el balance general en el mes inmediato anterior al reparto de dividendos) descontándole una “caja mínima”. Para tales propósitos, se considerará que “caja mínima” significa la cantidad de dicha cuenta que el Consejo de Administración de la Compañía determine como necesaria para cubrir las necesidades mínimas de gastos e inversiones de la Sociedad en el ejercicio social en curso y subsecuente. Se espera que los dividendos se paguen en efectivo y en uno o más pagos como sea determinado en la Asamblea General Ordinaria de Accionistas que apruebe los dividendos.

El 25 de abril de 2018, la Asamblea General Anual Ordinaria de Accionistas aprobó un pago de dividendos de \$4,004.9 millones de pesos, el 23 de abril de 2019, la Asamblea General Anual Ordinaria de Accionistas aprobó un pago de dividendos de \$4,425.4 millones de pesos. Para el ejercicio 2020, no se propuso el pago de dividendos a los accionistas en la Asamblea General Anual Ordinaria de Accionistas.

La declaración, cantidad y pago de dividendos de conformidad con la política antes descrita está sujeta a: (i) el cumplimiento con la ley aplicable en cuanto a la declaración y pago de dividendos con respecto a cualquier año incluyendo el establecimiento del fondo de reserva legal estatutario, y (ii) la ausencia de cualquier efecto adverso en el plan de negocios, para el actual y el siguiente año fiscal de la Compañía como resultado del pago de algún dividendo. No se puede asegurar que la Compañía seguirá pagando dividendos o que los dividendos que se paguen en un futuro se comparen con los dividendos pagados anteriormente. Asimismo, la capacidad de la Compañía para pagar dividendos podrá verse limitada si la Compañía no realiza el pago oportuno de los intereses de conformidad con los contratos de crédito. Ver *“Información Financiera — Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Emisora — Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital”*. La política de dividendos podrá ser modificada por los accionistas de la Compañía en cualquier momento.

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía acumuló aproximadamente \$6,840.2 millones de pesos de utilidades distribuibles, en la cuenta de utilidad fiscal neta y que podrían ser declarados en la Asamblea de Accionistas y pagados a los accionistas libres del Impuesto sobre la Renta de dividendos, pero el 10% de retención de impuestos puede aplicarse a Personas Físicas Mexicanas o cualquier residente extranjero.

La Compañía paga dividendos en pesos. En el caso de las acciones Serie “B” representadas por ADSs los dividendos son pagados en efectivo al depositario y sujetos a los términos del contrato de depósito, convertidos y pagados en dólares de los E.U.A. al tipo de cambio vigente, deducidos de los gastos de conversión de las retenciones fiscales aplicables en México. Las fluctuaciones en los tipos de cambio afectarán la cantidad de los dividendos que reciben los tenedores de ADSs.

Impuestos por la compra, tenencia y venta de las acciones.

El siguiente resumen contiene una descripción de ciertas consecuencias fiscales derivadas de la adquisición, tenencia y enajenación de acciones Serie “B” o ADSs de conformidad con las leyes federales del impuesto sobre la renta de México y los Estados Unidos por parte de un tenedor que es ciudadano o residente de los Estados Unidos o una corporación local de Estados Unidos o que de alguna manera está sujeto al impuesto sobre la renta de Estados Unidos sobre una base de ingresos netos con respecto a las acciones Serie “B” o ADSs y en consecuencia es un “tenedor no residente en México” (un “tenedor extranjero”). Este resumen no pretende ser una descripción exhaustiva de todas las consideraciones fiscales que pueden ser relevantes para tomar una decisión de adquirir, mantener o enajenar acciones Serie “B” o ADSs. En particular, el resumen de las consideraciones fiscales de Estados Unidos está enfocado para los tenedores extranjeros que tienen acciones Serie “B” o ADSs como activos de capital, pero no pretende explicar el tratamiento fiscal de las clases especiales de tenedores extranjeros, tales como entidades tratadas como una sociedad para efectos del impuesto sobre la renta de Estados Unidos, o un socio de tal asociación, intermediarios de valores o divisas, tenedores extranjeros cuya moneda funcional no es el dólar americano, tenedores extranjeros que poseen o son tratados como dueños de un 10% o más de las acciones Serie “B” o ADSs en circulación con derecho a voto, las organizaciones exentas de impuestos, instituciones financieras, tenedores extranjeros responsables del impuesto mínimo alternativo, comerciantes de valores que eligen invertir en acciones Serie “B” o ADSs en base a precios de mercado y los inversionistas que poseen acciones Serie “B” o ADSs

en una transacción de cobertura o como parte de una diversificación, conversión u otra transacción integrada para efectos del impuesto sobre la renta en Estados Unidos. El resumen de las consideraciones fiscales de México no pretende ser una descripción exhaustiva de todas las consideraciones fiscales mexicanas que puedan ser relevantes para tomar una decisión de adquirir, mantener o enajenar acciones Serie “B” o ADS, y no pretende explicar las consecuencias fiscales en México que pudieran ser aplicables a los titulares de las acciones Serie “B” o ADSs (incluyendo un tenedor de acciones que controle la Compañía, un inversionista que tenga el 10% o más de las acciones o ADSs con derecho a voto o titulares que constituyen un grupo de personas para fines de la ley mexicana que controla a la Compañía o que posea el 10% o más de las acciones Serie “B” o ADSs con derecho a voto, o un accionista que sea residente en México y que sea residente en un régimen fiscal preferente (como lo define la Ley del Impuesto sobre la Renta en México)). Adicionalmente, este resumen no abarca impuestos estatales o locales, ni consideraciones fiscales estadounidenses o mexicanas que pudieran ser relevantes para un accionista extranjero.

El resumen se basa en las leyes de impuestos federales de los Estados Unidos y de México, a la fecha de este reporte anual, incluyendo el Tratado para Evitar la Doble Tributación y Prevenir la Evasión Fiscal y sus Protocolos, celebrado entre México y los Estados Unidos. Los tenedores (o potenciales tenedores) de acciones Serie “B” o ADSs deben consultar a sus propios asesores fiscales con respecto a las consecuencias fiscales de la adquisición, tenencia y enajenación de acciones Serie “B” o ADSs en México, los Estados Unidos u otros países, incluyendo, en particular, el efecto de cualesquiera leyes extranjeras, estatales o locales y el Tratado Fiscal.

Para efectos de este resumen, el término “tenedor extranjero” significará un tenedor que no sea residente en México para efectos fiscales federales y que no conserve las acciones Serie “B” o ADSs o ninguna participación beneficiaria en las mismas, en relación con algún comercio o negocio llevado a cabo a través de un establecimiento permanente o base fija en México.

De conformidad con las leyes de México, el concepto de residencia para efectos fiscales es altamente técnico y el carácter de residente se puede adquirir a través de distintas circunstancias. En términos generales, una persona física se considera residente en México si tiene su casa habitación o su centro de intereses vitales en el país. Una persona moral se considera como residente en México si tiene la administración principal del negocio o su sede de dirección efectiva en el país. Sin embargo, cualquier determinación en cuanto a la residencia de una persona física o moral debe tomar en consideración la situación particular de la misma. Si se considera que una persona física o moral tiene establecimiento permanente en México para efectos fiscales en México, todos los ingresos atribuibles a dicho establecimiento permanente estarán sujetos al Impuesto Sobre la Renta en México, de acuerdo con las leyes fiscales aplicables.

La regla general para efectos del impuesto a la renta de Estados Unidos, los tenedores de ADSs serán considerados como los beneficiarios de las acciones de la Serie “B” representadas por dichos ADSs. En consecuencia, los depósitos y retiros de acciones Serie “B” por parte de tenedores estadounidenses a cambio de ADSs no darán lugar a la realización de la ganancia o pérdida para efectos del impuesto a la renta de Estados Unidos.

Impuesto sobre Dividendos.

Consideraciones sobre el impuesto mexicano.

De conformidad con la Ley del Impuesto sobre la Renta, los dividendos pagados a las personas físicas y a los tenedores extranjeros están sujetos a la retención del impuesto sobre la renta en México a una tasa del 10% sobre el importe bruto del dividendo distribuido por las utilidades generadas durante y después de 2014, pero no están sujetos a retención de impuestos mexicanos si provienen de utilidades generadas antes del 2014. Los tenedores extranjeros podrían estar sujetos a beneficios de las disposiciones fiscales por algún tratado tributario aplicable a su país con México, tales como retenciones fiscales a tasas reducidas.

Existe un estímulo fiscal para los contribuyentes personas físicas en México el cual consiste en un crédito fiscal por los dividendos generados en 2017, 2018 y 2019 que fueron reinvertidos en la Compañía. Este crédito se aplica de la siguiente manera: (i) si los dividendos se pagan en 2017, se retendría un impuesto neto del 9% (que comprende el impuesto de retención del 10% menos un crédito del 1%), de modo que el 10% del impuesto de retención del 10% ser acreditado bajo el incentivo; (ii) si los dividendos se pagan en 2018, se retendría un impuesto

neto del 8% (que comprende el impuesto de retención del 10% menos un crédito del 2%), de modo que el 20% del impuesto de retención del 10% se acreditaría bajo el incentivo; o (iii) si los dividendos se pagan en 2019 o posteriormente, se retendría un impuesto neto del 5% (que comprende el impuesto de retención del 10% menos un crédito del 5%), de modo que el 50% del impuesto de retención del 10% se acreditaría bajo el incentivo.

Consideraciones sobre el Impuesto Sobre la Renta Federal en los Estados Unidos.

La cantidad bruta de cualquier distribución de utilidades pagadas con respecto a las acciones Serie “B” o ADSs, en la medida en que se pague de las utilidades actuales o acumuladas, según se determine para efectos del impuesto a la renta de Estados Unidos, generalmente se incluirá en el ingreso bruto de un tenedor estadounidense como ingreso por dividendos en la fecha en que el tenedor estadounidense en el caso de las acciones de la Serie “B”, o el depositario en el caso de los ADSs, reciba la distribución de las citadas utilidades. Dichas distribuciones no serán elegibles para la deducción recibida de dividendos permitida a ciertas sociedades según lo establece el Código de Rentas Internas Estadounidense de 1986, y sus reformas. En la medida en que alguna distribución de utilidades exceda las ganancias actuales y acumuladas, se tratará como una devolución no gravable de base en la medida de la misma, y posteriormente como ganancia de capital de la venta de las acciones de la Serie “B” o ADSs. La Compañía realizará los cálculos de las utilidades de acuerdo con la legislación de los Estados Unidos. Por lo tanto, los tenedores estadounidenses deberían esperar que las distribuciones de utilidades sean tratadas como dividendos para los propósitos del impuesto a las utilidades de los Estados Unidos de América. Las distribuciones de utilidades que se efectúen en pesos se incluirán dentro del ingreso de un tenedor estadounidense en una cantidad en dólares calculada como referencia al tipo de cambio en vigor a la fecha en que sean recibidas por el accionista de los Estados Unidos en el caso de acciones Serie “B” o el depositario en el caso de ADSs, se conviertan o no en dólares en esa fecha. Si dichas distribuciones se convierten a dólares en la fecha de recepción, un tenedor estadounidense generalmente no estará obligado a reconocer una ganancia o pérdida por moneda extranjera respecto de la distribución. Cualquier ganancia o pérdida en una conversión posterior u otra enajenación de los pesos generalmente serán tratadas como ganancia o pérdida ordinaria de dicho tenedor estadounidense y, en general, será la ganancia o pérdida originada dentro de los Estados Unidos para efectos del acreditamiento de impuestos extranjeros en los Estados Unidos.

Sujeto a ciertas excepciones de corto plazo y cobertura, siempre y cuando el periodo de tenencia y otros requisitos se cumplan, la cantidad en dólares de los dividendos recibidos por ciertos tenedores estadounidenses que no son personas morales con respecto a las acciones Serie “B” o ADSs estarán sujetos a impuestos a tasas preferenciales en caso de que los dividendos sean “dividendos calificados”. Los dividendos pagados sobre los ADSs serán tratados como dividendos calificados si (i) la Compañía es elegible para los beneficios de un Tratado Fiscal con los Estados Unidos el cual se determine como satisfactorio para efectos de esta disposición por parte de la tesorería de los Estados Unidos y que incluya un programa de intercambio de información, y (ii) la Compañía no es una compañía pasiva de inversión extranjera (“PFIC”) en el año previo al año en que el dividendo fue pagado, ni en el año en que el dividendo es pagado, la Compañía no es un PFIC. La tesorería de los Estados Unidos ha determinado que el Tratado Fiscal cumple con los requerimientos para la disminución de tarifas impositivas, y ha sido autorizada a efectos de la regla de “dividendos calificados”. Adicionalmente, con base en los estados financieros consolidados auditados y nuestras expectativas actuales con respecto al valor y la naturaleza de los activos, las fuentes y la naturaleza de los ingresos de la Compañía, y los datos relevantes del mercado y de los accionistas, la Compañía no anticipa convertirse en un PFIC para el año fiscal 2020.

Sujeto a ciertas excepciones para posiciones de corto plazo y cobertura, la retención de impuestos mexicanos sobre las distribuciones con respecto a las acciones Serie “B” o ADSs, generalmente da lugar a un crédito fiscal extranjero o deducción contra el impuesto a la renta de los Estados Unidos. Para efectos de la aplicación de la limitante del crédito fiscal extranjero, la distribución de dividendos se constituye generalmente como fuente extranjera, los ingresos de categoría pasiva (o en el caso de ciertos tenedores estadounidenses, ingresos de categoría general). La utilización de créditos fiscales extranjeros, se encuentran sujetos a reglas y limitaciones complejas. Se insta a los tenedores estadounidenses a consultar a sus propios asesores fiscales respecto de la posibilidad de un acreditamiento de los impuestos extranjeros a la luz de sus circunstancias particulares.

2b.14. Impuestos sobre Disposición de Acciones o ADSs.

Consideraciones sobre el impuesto mexicano.

De acuerdo con las disposiciones fiscales aplicables, cualquier ganancia en la venta de acciones Serie “B” o ADSs por cualquier tenedor no residente para efectos fiscales en México, está sujeto a una retención de impuesto del 10% en México en la ganancia neta de la venta, si la transacción se lleva a cabo a través de bolsas de valores concesionadas. Estos impuestos se pagan a través de retenciones efectuadas por los intermediarios financieros. Sin embargo, dichas retenciones no serán aplicables para los tenedores no residentes en México que acrediten fehacientemente (ante el intermediario correspondiente) ser residentes de un país con el que México tiene celebrado un tratado para evitar la doble tributación.

De conformidad con el régimen fiscal vigente, los ingresos derivados de la venta o enajenación de ADSs a través de una bolsa de valores u otro mercado reconocido por el Código Fiscal de la Federación (incluyendo el NYSE), por personas no residentes en México pero que residen en un país con el que este tiene celebrado un tratado fiscal, no están sujetas al pago del impuesto sobre la renta en México. Sin embargo, el régimen fiscal vigente no es claro por lo que respecta al tratamiento de las transmisiones de ADSs por personas no residentes en México que tampoco residen en un país con el que este tiene celebrado un tratado fiscal.

La enajenación o transmisión de acciones no amparadas por ADSs, fuera de Bolsas de Valores, está sujeta al pago de impuestos en México a la tasa del 25% sobre los recursos brutos obtenidos como resultado de dicha operación. Sujeto a ciertas excepciones, los tenedores no residentes en México tendrán la opción de pagar el 35% sobre la ganancia neta obtenida.

Consideraciones sobre impuestos federales estadounidenses.

Tras la venta u otra disposición de las acciones Serie “B” o ADSs, un tenedor estadounidense generalmente reconocerá la ganancia o pérdida de capital por una cantidad equivalente a la diferencia entre el monto obtenido sobre la venta u otra disposición y la base fiscal de dicho tenedor estadounidense en las acciones Serie “B” o ADSs (en dólares americanos). Dicha ganancia o pérdida se considerará ganancia o pérdida patrimonial. La ganancia o pérdida reconocida por un accionista estadounidense sobre dicha venta u otra disposición generalmente será ganancia o pérdida a lo largo del plazo si, en el momento de la venta u otra disposición, las acciones Serie “B” o ADSs se han mantenido por más de un año. La ganancia de capital a largo plazo reconocida por un accionista estadounidense que sea persona física está sujeta a menores tasas de gravamen sobre el ingreso federal que una ganancia ordinaria o una ganancia de capital a corto plazo. La deducción de una pérdida de capital está sujeta a las limitaciones para efectos de ISR federal estadounidenses. Un tenedor estadounidense que reciba divisas distintas a dólares por una venta u otra disposición de acciones Serie “B” o ADSs, reconocerá una cantidad de igual valor en dólares americanos en la fecha en que las acciones sean enajenadas. Con base en el efectivo o si elige bases de devengo, un contribuyente determinará el valor en dólares de la cantidad obtenida por la conversión de dicha cantidad al tipo de cambio en la fecha de liquidación de la venta. Si un tenedor extranjero elige la base de devengo, elige lo descrito anteriormente, se deberá aplicar consistentemente año con año y no puede ser revocado sin el consentimiento de la autoridad en Estados Unidos. Un tenedor estadounidense, tendrá su base de impuestos en cualquier moneda extranjera recibida con respecto a la venta u cualquier otra disposición de acciones Serie “B” o ADSs, calculando los dólares americanos con el tipo de cambio vigente a la fecha de la venta u otra disposición (o en el caso de una base de efectivo o eligiendo la base del devengo, el tipo de cambio vigente a la fecha de la recepción).

Cualquier utilidad, si la hubiere, obtenida por parte de un tenedor estadounidense sobre la venta u otra disposición de las acciones Serie “B” o ADSs será tratada generalmente como un ingreso de fuente estadounidense para efectos del acreditamiento del impuesto extranjero en los Estados Unidos. En consecuencia, si un impuesto de retención mexicano es impuesto sobre la venta o disposición de acciones Serie “B” o ADSs, un tenedor estadounidense que no reciba un ingreso de fuente extranjera significativo de otras fuentes, no podrá percibir beneficios efectivos del acreditamiento del impuesto extranjero en los Estados Unidos con respecto a estos impuestos mexicanos. Los tenedores estadounidenses deberán consultar a sus asesores fiscales respecto de la aplicación de las reglas de crédito de impuesto extranjero a su inversión en, y la disposición de, acciones de Serie “B” o ADSs.

Otros Impuestos

Otros Impuestos Mexicanos.

En principio, no existen en México impuestos sobre herencias, sucesiones o al valor agregado aplicables a la titularidad, transferencia o disposición de las acciones Serie “B” o ADSs por parte de los tenedores extranjeros, sin embargo, las transmisiones gratuitas de las acciones Serie “B” o ADSs podrán, bajo ciertas circunstancias, causar al beneficiario de la transmisión un impuesto federal mexicano. No existe impuesto en México por emitir, registrar o impuestos o derechos similares pagaderos por los accionistas extranjeros de las acciones Serie “B” o ADSs.

Requisitos Estadounidenses para Retención de Impuestos y Requisitos para Reportar Información

Los dividendos pagados, las ganancias recibidas sobre la venta u otra disposición de las acciones Serie “B” o ADSs pagadas a un tenedor de estadounidense, pueden estar sujetos a requerimientos de declaración bajo el Código y pueden estar sujetos a retención a menos que el tenedor estadounidense proporcione una clave de identificación tributaria y realice cualquier certificación requerida o en su caso, demuestre la exención. La retención no es un impuesto adicional. Las cantidades retenidas al tenedor estadounidense serán consideradas para devolución o acreditables contra el impuesto sobre la renta de Estados Unidos a cargo del tenedor estadounidense, siempre que la información requerida se proporcione de manera oportuna al Servicio de Rentas Internas de los Estados Unidos (U.S. Internal Revenue Service).

Reporte Estadounidense de Activos Financieros Extranjeros

Ciertos tenedores estadounidenses que posean “activos financieros extranjeros específicos” con un valor total superior a U.S.\$50,000.0 el último día del año o U.S.\$75,000.0 en cualquier momento del año, serán generalmente requeridos para presentar una declaración de información junto con sus declaraciones de impuestos, conforme la Forma 8938 con relación a dichos activos. Los “activos financieros extranjeros específicos” incluyen cualquier cuenta financiera que se tenga en instituciones financieras no estadounidenses, así como valores emitidos por un emisor no estadounidense que no provengan de cuentas de instituciones financieras. La subvaluación de la utilidad atribuible a “activos financieros extranjeros específicos” superior a U.S.\$5,000.0 extiende el plazo de prescripción de presentación de la declaración de impuestos a seis años después de la presentación de la declaración. Los tenedores estadounidenses que no presenten la información requerida pueden estar sujetos a sanciones importantes. Se alienta a los posibles inversores a que consulten con sus propios asesores fiscales sobre la posible aplicación de estas normas, incluida la aplicación de normas a casos particulares.

III. INFORMACIÓN FINANCIERA.

3a. INFORMACIÓN FINANCIERA SELECCIONADA.

Resumen de la Información Financiera Consolidada

Las siguientes tablas presentan un resumen de la información financiera consolidada de GAP para cada uno de los periodos indicados. Esta información se debe leer en forma conjunta y es calificada en su totalidad con referencia a los estados financieros consolidados auditados de GAP que se encuentran en el capítulo VII del presente reporte, incluyendo las notas a los mismos, así como con la sección de “Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Emisora” que se incluye más adelante en el presente Reporte. Los estados financieros consolidados de la Compañía fueron preparados de conformidad con las NIIF emitidas por el IASB.

En la revisión de este reporte, los lectores deberán de tener en cuenta que los márgenes y razones financieras fueron calculados usando “Ingresos Totales” o “Costos Totales de Operación” que reflejan la adopción de la IFRIC 12. Consecuentemente, los cambios en ingresos totales, en costos totales de operación, margen de operación, ingresos totales por pasajeros terminales y otras razones financieras incluidas en este reporte anual, así como otras razones financieras de utilidad para los inversionistas, podrían no ser comparables a las de otros periodos, por lo que en esos casos hemos incluido una anotación en paréntesis con cantidades o medidas comparables. Los resultados nominales utilizados en el cálculo de ciertos márgenes no fueron afectados por la adopción de IFRIC 12 y por lo tanto sí son comparables.

La información financiera consolidada y otra información que se indica a continuación, reflejan la condición financiera, los resultados de operaciones y ciertos datos de operación de la Compañía por los periodos indicados, preparados de conformidad con las NIIF.

Como resultado de la toma de control de la operación del aeropuerto de Kingston a través de nuestra subsidiaria PACKAL, el 10 de octubre de 2019, nuestra información financiera y operativa consolidada para el año fiscal que finalizó el 31 de diciembre de 2019 incluye la consolidación de PACKAL a partir del 10 de octubre de 2019. Por lo tanto, la información financiera y operativa para el año fiscal que finalizó el 31 de diciembre de 2019 puede no ser directamente comparable con la información financiera y operativa de otros años fiscales.

	Por el año terminado el 31 de diciembre de ⁽¹⁾		
	2018	2019 ⁽¹³⁾	2020
	(miles de pesos)		
Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales:			
Ingresos:			
Servicios aeronáuticos ⁽²⁾	\$ 9,499,154	\$ 10,547,720	\$ 7,225,742
Servicios no aeronáuticos ⁽³⁾	3,183,532	3,771,500	2,448,053
Servicios por adiciones a bienes concesionados ⁽⁴⁾	1,440,204	1,906,801	2,192,578
Ingresos Totales	14,122,890	16,226,021	11,866,373
Costos de operación:			
Costo del servicio: ⁽⁵⁾			
Personal	773,630	877,068	970,481
Mantenimiento	528,929	578,510	426,523
Seguridad y seguros	386,079	428,208	458,316
Servicios	334,994	380,370	355,562
Otros	430,090	480,708	457,825
Total de costo del servicio	2,453,722	2,744,864	2,668,707
Asistencia técnica ⁽⁶⁾	411,477	461,549	289,154
Derechos sobre bienes concesionados ⁽⁷⁾	1,076,350	1,318,220	908,310
Depreciación y amortización:			
Depreciación ⁽⁸⁾	400,205	446,517	495,292

Amortización ⁽⁹⁾	1,169,432	1,329,620	1,505,069
Depreciación y amortización total	1,569,637	1,776,137	2,000,361
Otros (ingresos) gastos	(73,152)	1,212	(12,726)
Costo por adiciones a bienes concesionados ⁽⁴⁾	1,440,204	1,906,801	2,192,578
Total de costos de operación	6,878,238	8,208,783	8,046,384
Utilidad de operación	7,244,652	8,017,238	3,819,989
Costo financiero neto	(236,033)	(671,132)	(1,434,222)
(Pérdida) Utilidad por participación en asociada	(947)	79	3
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	7,007,672	7,346,185	2,385,770
Impuestos a la utilidad	1,869,041	1,891,443	467,067
Utilidad neta	5,138,631	5,454,742	1,918,703
Otros resultados integrales, netos de impuestos a la utilidad:			
Diferencia en cambio por conversión de moneda extranjera	(103,569)	(269,440)	580,308
Remediones del Pasivo laboral –neto de impuestos	(161)	(1,404)	(16,658)
Coberturas de flujo de efectivo, porción efectiva de los cambios en el valor razonable, neto de impuestos	n/a	(172,094)	(299,013)
Utilidad integral del año	5,034,901	5,011,804	2,183,340
Utilidad neta del año consolidada atribuible a:			
Participación controladora	5,037,368	5,360,152	1,968,856
Participación no controladora	101,263	94,590	(50,153)
Utilidad neta del año	5,138,631	5,454,742	1,918,703
Utilidad integral consolidada atribuible a:			
Participación controladora	4,936,526	4,937,027	2,164,639
Participación no controladora	98,375	74,777	18,701
Utilidad Integral del año	5,034,901	5,011,804	2,183,340
Utilidad básica de operaciones continuas	9.5845	10.1986	3.7461
Utilidad básica por acción ⁽¹⁰⁾	9.5845	10.1986	3.7461
Dividendos por acción	7.6200	8.4200	0.0000
Otra información operativa:			
Total de pasajeros terminales (miles de pasajeros) ⁽¹¹⁾	44,948	48,709	27,328
Total de movimientos de tráfico aéreo (miles de movimientos)	552	557	399
Ingresos totales por pasajero terminal ⁽¹²⁾	\$ 314	\$ 333	\$ 434
Ingreso aeronáutico y no aeronáutico por pasajero terminal	\$ 282	\$ 294	\$ 354
Información del estado consolidado de posición financiera:			
Efectivo y equivalentes de efectivo:	\$ 6,151,457	\$ 7,500,193	\$ 14,444,549
Total del activo circulante	7,840,207	9,367,484	16,846,109
Concesiones aeroportuarias, neto	11,412,118	10,821,596	10,649,220
Derechos de uso de instalaciones aeroportuarias, neto	930,296	873,598	816,898
Activos totales	39,550,502	41,577,804	51,361,173
Pasivos a corto plazo	2,172,523	4,676,566	5,262,675
Pasivos totales	17,778,352	20,908,361	28,508,390
Capital contable – Participación controladora	20,708,985	19,628,172	21,792,811
Capital contable – Participación no controladora	1,063,165	1,041,271	1,059,972
Capital Social	7,777,576	6,185,082	6,185,082

Otra información:

Flujo de efectivo de actividades de operación	\$ 7,235,619	\$ 8,164,057	\$ 3,566,567
Flujo de efectivo de actividades de inversión	(2,550,411)	(2,586,095)	(3,217,691)
Flujo de efectivo (generado por) de actividades de financiamiento	(6,166,694)	(4,231,529)	6,288,427
Efectos de cambios en el efectivo por conversión (Decremento) incremento de efectivo y equivalentes de efectivo	(97,200)	2,303	307,053
	(1,578,686)	1,348,736	6,944,356

(1) Los montos al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020, y por los años que terminaron en esas fechas incluyen saldos y transacciones de pesos de diferente poder adquisitivo. Los montos en pesos por acción están expresados en pesos (no en miles de pesos).

(2) Los ingresos por servicios aeronáuticos consisten principalmente en una tarifa por cada pasajero saliente, excepto diplomáticos, infantes, pasajeros en tránsito y pasajeros en conexión, si la conexión se produce dentro de las 24 horas siguientes desde la llegada del pasajero al aeropuerto, una tarifa por aterrizaje basada en el peso de la aeronave y el horario de llegada, una tarifa por estacionamiento de aeronave, una tarifa por transporte de pasajeros de la aeronave a la terminal y una tarifa de seguridad por cada pasajero saliente, y otras fuentes de ingresos sujetas a la regulación tarifaria.

(3) Los ingresos por servicios no aeronáuticos consisten en fuentes de ingresos no sujetas a la regulación de conformidad con las tarifas máximas, y consisten principalmente en arrendamientos de locales comerciales, publicidad, taxis y otros proveedores de servicios de transporte terrestre y otras fuentes de ingresos misceláneos, también los ingresos por líneas de negocios operadas directamente por GAP en México, los cuales incluyen ingresos por estacionamiento de automóviles, publicidad, salones VIP y tiendas de conveniencia. De conformidad con los Títulos de Concesión y con la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, los servicios de estacionamiento de vehículos están excluidos de los servicios regulados bajo las tarifas máximas, sin embargo la SCT podría decidir incluirlos.

(4) Este importe representa los ingresos por adiciones a bienes concesionados, así como el costo por adiciones a bienes concesionados derivado de las mejoras que se realicen a los aeropuertos mexicanos y que se encuentran comprometidas en el PMD en 2018, 2019 y 2020 y con los aeropuertos de Jamaica y se encuentran comprometidos en el Programa de Desarrollo de Inversión. Estos importes no contribuyen a las utilidades netas y no afectan el flujo de efectivo, debido a que los ingresos generados por este efecto son iguales a los costos. Ver *“La Emisora – Descripción del Negocio – Actividad principal y fuentes de ingresos – Servicio por Adiciones a Bienes Concesionados”*.

(5) El costo del servicio representa los gastos relacionados con los empleados, mantenimiento de las instalaciones y otros gastos incurridos en el manejo de los aeropuertos.

(6) Desde el 1° de enero de 2000, la Compañía comenzó a pagar a AMP una cuota de conformidad con el contrato de asistencia técnica celebrado en conexión con la compra de las acciones Serie “BB” por parte de AMP. Esta cuota se describe en este documento en la sección *“Administración — Operaciones con Personas Relacionadas y Conflictos de Intereses”*.

(7) A partir del 1° de noviembre de 1998, cada una de las subsidiarias concesionarias en México está obligada, de conformidad con la Ley Federal de Derechos y con los Títulos de Concesión, al pago de un derecho por el uso de los bienes concesionados al Gobierno Federal. Este derecho actualmente equivale al 5% de los ingresos brutos anuales de cada concesionaria (excluyendo los ingresos originados por las adiciones a bienes concesionados). En MBJA, el derecho por el uso de los bienes concesionados sobre los ingresos brutos anuales (excluyendo los ingresos originados por las adiciones a bienes concesionados) fue 27.6%, 31.6% y 20.7% en 2018, 2019 y 2020, respectivamente. En PACKAL, el derecho por el uso de los bienes concesionados equivale al 62.01% de los ingresos brutos aeronáuticos y comerciales (excluyendo los ingresos originados por las adiciones a bienes concesionados). Ver *“Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la Compañía – Resultados de Operación -Derechos de Concesión -Derechos de concesión en México y Derechos de concesión en Jamaica”*.

(8) Refleja la depreciación de maquinaria, equipo y mejoras a edificios arrendados.

(9) Refleja la amortización de las concesiones, adiciones a bienes concesionados, derechos de uso de las instalaciones aeroportuarias, recuperación de activos arrendados a largo plazo y estacionamientos.

(10) Basado en el promedio ponderado de 525,575,547, 525,575,547 y 525,575,547 de acciones ordinarias en circulación al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020.

(11) Incluye pasajeros de llegada y salida al igual que pasajeros en conexión (pasajeros que llegan a los aeropuertos en una aeronave y salen en otra diferente). Excluye pasajeros en tránsito (pasajeros que llegan a los aeropuertos pero que generalmente salen sin cambiar de aeronave).

(12) Es la división de los ingresos totales del periodo entre el total de pasajeros terminales del mismo periodo. Expresados en pesos (no en miles de pesos).

(13) Incluye la información financiera del aeropuerto de Kingston por el periodo del 10 de octubre al 31 de diciembre de 2019.

3b. INFORMACIÓN FINANCIERA POR LÍNEA DE NEGOCIO Y ZONA GEOGRÁFICA.

Clasificación de Ingresos.

GAP clasifica sus ingresos en tres categorías: i) ingresos por servicios aeronáuticos, ii) ingresos por servicios no aeronáuticos y iii) ingresos por servicios por adiciones a bienes concesionados. Históricamente, la mayoría de los ingresos derivan de los servicios aeronáuticos, sin embargo, con la inclusión de los servicios por adiciones a bienes concesionados, los ingresos por servicios tanto aeronáuticos como no aeronáuticos representaron un porcentaje menor en los ingresos totales. Por ejemplo, en 2018, 2019 y 2020 con la inclusión de los servicios por adiciones a bienes concesionados los servicios aeronáuticos representaron el 67.3%, el 65.0% y 60.9%, respectivamente, de los ingresos totales. En 2018, 2019 y 2020, con la inclusión de los servicios por adiciones a bienes concesionados los servicios no aeronáuticos representaron el 22.5%, 23.2% y 20.6%, respectivamente, del total de los ingresos. Los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos representaron el 74.9% y 25.1%, respectivamente, de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos en 2018, 73.7% y 26.3%, respectivamente, de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos en 2019, 74.7% y 25.3%, respectivamente, de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos en 2020. En 2018, 2019 y 2020, los ingresos por servicios por adiciones a bienes concesionados representaron el 10.2%, 11.8% y 18.5%, respectivamente, del total de ingresos.

Los ingresos por servicios aeronáuticos se encuentran sujetos a la regulación tarifaria bajo el sistema de tarifa máxima aplicable en cada uno de los aeropuertos, y consisten principalmente en ingresos por tarifas de uso de aeropuerto cobradas a los pasajeros, tarifas por aterrizaje, tarifas por estacionamiento de aeronaves, tarifas por servicio de seguridad, tarifas por el uso de abordadores, renta de oficinas y espacios a aerolíneas necesarios para sus operaciones (salvo los salones VIP y demás actividades no fundamentales), servicios complementarios (es decir, tarifas a proveedores de servicios de manejo de equipaje y de entrega de alimentos, tarifas a prestadores de servicios de transporte terrestre y tarifas de acceso a proveedores de combustible que operan en los aeropuertos).

Los ingresos por servicios no aeronáuticos no están sujetos a la regulación tarifaria y generalmente incluyen ingresos obtenidos por el estacionamiento de vehículos, renta de espacio a aerolíneas y proveedores de servicios complementarios (para los salones VIP y demás actividades no fundamentales), rentas y participaciones en los ingresos de terceros que operan tiendas y que proporcionan servicios comerciales en los aeropuertos, tales como arrendadoras de automóviles, alimentos y bebidas, operadores de tiendas y tiendas libres de impuesto, así como ingresos por publicidad y otras fuentes de ingresos misceláneos, tales como máquinas expendedoras de alimentos y operadores de tiempos compartidos. Adicionalmente, se tienen ingresos por recuperación de costos los cuales están incluidos en los servicios no aeronáuticos.

Los ingresos por servicios por adiciones a bienes concesionados representan el valor razonable de las adiciones y las mejoras que se realizan a los aeropuertos y que se encuentran comprometidas en el PMD en México y el Programa de Desarrollo de Inversión en Jamaica. A cambio de estas adiciones y mejoras, los gobiernos de México y Jamaica otorgan a GAP el derecho de obtener beneficios por servicios prestados, los cuales se reconocen como parte de los activos intangibles. Esto representa un intercambio de activos o servicios no monetarios, en lugar de una transacción real de efectivo, ya que se recibe un activo intangible por los servicios de construcción que se ofrecen. A través de un proceso de licitación, se contrata a terceros para que realicen las adiciones o mejoras, por lo tanto, su importe se presenta a valor razonable y GAP no obtiene ninguna utilidad por dichos servicios. Aunque estos ingresos no generan entradas de efectivo, las Normas Internacionales de Información Financiera requieren que se registren debido a la generación o devengo del ingreso, que es inherente a un intercambio de servicios diferentes, parecidos a una transacción de trueque. Estos ingresos no tienen un impacto en el flujo de efectivo o en el resultado de operación. Para mayor detalle de los componentes de las categorías de los ingresos ver “*La Emisora — Descripción del Negocio — Actividad Principal*”.

Ingresos Aeronáuticos

La siguiente tabla muestra los ingresos provenientes de los servicios aeronáuticos por los años indicados:

Ingresos aeronáuticos

	Al 31 de diciembre de					
	2018		2019 ⁽¹⁾		2020	
	Monto	%	Monto	%	Monto	%
(millones de pesos, excepto los porcentajes y la información por unidad de tráfico)						
Ingresos aeronáuticos:						
Tarifas de uso de aeropuerto	\$ 7,752.80	81.60%	\$ 8,589.3	81.40%	\$ 5,929.6	82.10%
Aterrizaje	783.1	8.2	862.8	8.2	536.3	7.4
Cuotas por estacionamiento de aeronaves	155.6	1.6	174.4	1.7	140.6	1.9
Cuotas de seguridad	207.4	2.2	263.4	2.5	193.1	2.7
Cuota por abordadores	36.7	0.4	38.7	0.4	19.7	0.3
Arrendamiento de espacio a aerolíneas	148.9	1.6	164.4	1.6	129.1	1.8
Ingresos por servicios complementarios ⁽²⁾	414.6	4.4%	454.8	4.30%	277.3	3.80%
Ingresos aeronáuticos totales	\$ 9,499.1	100.0%	\$ 10,547.7	100.0%	\$ 7,225.7	100.00%
Otra información:						
Total de unidades de tráfico (millones) ⁽³⁾	47.2		50.9		29.6	
Ingresos aeronáuticos por unidad de tráfico	\$ 201.4		\$ 207.0		\$ 244.5	
Cambio en los ingresos aeronáuticos ⁽⁴⁾		14.7%		11.00%		-31.50%
Cambio en los ingresos aeronáuticos totales por unidad de tráfico ⁽⁴⁾		4.1%		2.80%		18.10%

(1) Incluye información del aeropuerto de Kingston por el periodo del 10 de octubre hasta el 31 de diciembre de 2019

(2) Los ingresos por servicios complementarios consisten en cuotas de acceso y otras cuotas cobradas a proveedores de manejo de equipaje, de entrega de alimentos y de otros servicios en los aeropuertos.

(3) De conformidad con la regulación aplicable a los ingresos aeronáuticos, una unidad de tráfico es igual a un pasajero terminal o 100 kg. de carga.

(4) En cada caso, comparado contra el ejercicio anterior.

De conformidad con los términos de los contratos con las aerolíneas, las tarifas específicas se encuentran estructuradas de tal manera que la mayor parte de los ingresos aeronáuticos provengan de la TUA, y se espera que esto continúe en los contratos futuros. Se obtiene TUA por cada pasajero de salida en los aeropuertos de la Compañía (con algunas excepciones tanto en México como en Jamaica descritas en la sección “*La Emisora – Descripción del Negocio – Actividad Principal – Servicios Aeronáuticos – Tarifa por pasajeros*”). En 2018, 2019 y 2020, la TUA representó el 81.6%, 81.4% y 82.1%, respectivamente, de los ingresos aeronáuticos de GAP y el 54.9%, 52.9% y 50.0%, respectivamente, de los ingresos totales (en 2018, 2019 y 2020, la TUA representó el 61.1%, 60.0% y 61.3%, respectivamente, de la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos).

La siguiente tabla refleja el número de pasajeros que pagaron tarifas de uso de aeropuerto por aeropuerto por los años que se indican:

Pasajeros que pagaron TUA

Al 31 de diciembre de

Aeropuerto	2018		2019 ⁽¹⁾		2020	
	Monto	% cambio	Monto	% cambio	Monto	% cambio
	(en miles, excepto los porcentajes)					
Guadalajara	6,604.0	11.1%	6,813.3	3.2%	3,691.6	(45.8)%
Tijuana	3,726.4	10.3	4,263.8	14.4	3,022.7	(29.1)
Los Cabos	2,591.1	6.8	2,767.8	6.8	1,525.3	(44.9)
Puerto Vallarta	2,334.2	5.5	2,476.9	6.1	1,254.8	(49.3)
Montego Bay	2,236.2	6.2	2,347.7	5.0	824.5	(64.9)
Guanajuato	1,140.7	19.7	1,342.4	17.7	674.3	(49.8)
Hermosillo	836.0	7.2	897.2	7.3	468.0	(47.8)
Mexicali	543.1	42.1	574.5	5.8	331.1	(42.4)
Kingston	-	-	187.2	100.0	315.9	68.8
Morelia	358.7	20.10	441.9	23.2	307.0	(30.5)
La Paz	449.4	8.4	492.0	9.5	279.7	(43.1)
Aguascalientes	423.1	15.0	419.1	(0.9)	230.8	(44.9)
Los Mochis	168.1	(1.2)	192.1	14.3	104.5	(45.6)
Manzanillo	83.0	(6.4)	83.8	1.1	41.8	(50.1)
Total.....	21,494.0	10.1%	23,299.7	8.4%	13,072.0	(43.9)%

(1) Incluye información del aeropuerto de Kingston por el periodo del 10 de octubre hasta el 31 de diciembre de 2019

Ingresos Aeronáuticos Mexicanos

El sistema de regulación tarifaria aplicable a los ingresos aeronáuticos en México establece una tarifa máxima en pesos por cada aeropuerto mexicano para cada año en un periodo de cinco años, que es el monto máximo de ingresos por unidad de tráfico que puede obtener en un aeropuerto proveniente de servicios aeronáuticos. Al 31 de diciembre de 2014, la SCT estableció las tarifas máximas para los aeropuertos mexicanos de la Compañía para cada año hasta el 31 de diciembre de 2019. Al 12 de diciembre de 2019, la SCT estableció las tarifas máximas para los aeropuertos mexicanos de la Compañía para cada año hasta el 31 de diciembre de 2024, sin embargo, esas tarifas fueron ajustadas el 27 de noviembre de 2020, como resultado de la revisión extraordinaria solicitada por la Compañía a consecuencia de los efectos en los resultados derivados de la pandemia del COVID-19. Por lo tanto, los ingresos aeronáuticos están determinados en su mayoría por el número de unidades de tráfico en cada aeropuerto, las cuales dependen principalmente de los niveles de tráfico de pasajeros multiplicados por el valor de las tarifas máximas aprobadas por la SCT. Adicionalmente, los ingresos aeronáuticos difieren entre los aeropuertos en la medida que los niveles de tráfico difieren en ellos. Ver “*La Emisora — Descripción del Negocio — Legislación*”

Aplicable y Situación Tributaria — Regulación de Servicios Aeronáuticos Mexicanos” para una descripción de las tarifas máximas y de los procedimientos de fijación de tarifas para periodos futuros.

Las Concesiones mexicanas establecen que las tarifas máximas pueden ser ajustadas anualmente según lo determinado por el factor de eficiencia y por cambios en la inflación. Ver *“La Emisora — Descripción del Negocio — Legislación Aplicable y Situación Tributaria — Regulación de servicios aeronáuticos mexicanos— Metodología para la Determinación de las Tarifas Máximas Futuras”*. Bajo el sistema de regulación aplicable a los ingresos aeronáuticos de México, se puede establecer la tarifa específica por cada categoría de los servicios aeronáuticos cada seis meses (o con mayor frecuencia si la inflación acumulada desde el último ajuste excede del 5%), siempre que el total de los ingresos aeronáuticos por unidad de tráfico cada año en cada uno de los aeropuertos no exceda la tarifa máxima en cada aeropuerto. Aunque la SCT en algunos casos puede autorizar el aumento de las tarifas máximas, la Compañía, debe negociar con las principales aerolíneas las tarifas específicas aplicables a cada actividad aeronáutica. Como resultado, la Compañía no siempre es capaz de incrementar los precios hasta el importe de las tarifas máximas.

El ingreso aeronáutico por unidad de tráfico es un indicador que es calculado al dividir los ingresos aeronáuticos sobre las unidades de tráfico de cada periodo. Este indicador es determinado anualmente (excepto en los años en que se actualizan las tarifas máximas) por:

- El ajuste de las tarifas máximas por el factor de eficiencia y por el INPP-pys.
- Aumentos y decrementos en el número de unidades de tráfico atendidas por cada aeropuerto.
- Cambios en las unidades de tráfico por aeropuerto.

Desde el 1° de enero de 2015 al 31 de diciembre de 2019, el factor de eficiencia fue 0.70%. Las tarifas máximas promedio ponderadas determinadas por la SCT (antes de ajustes por el INPP-pys) disminuyeron 0.7% y 0.7% en 2018 y 2019, respectivamente, principalmente como resultado de la aplicación del factor de eficiencia. Al mismo tiempo, el INPP-pys en 2018 y 2019 se incrementó el 6.8% y 0.6%, respectivamente. El promedio ponderado en las tarifas máximas, ajustadas por el factor de eficiencia e INPP-pys aumentó 6.2% en 2018, e incrementó 0.2% en 2019. Las unidades de tráfico en los aeropuertos mexicanos fueron 42.6 millones y 45.7 millones, en 2018 y 2019, respectivamente, representando un incremento del 10.6% en 2018 y un incremento de 7.4% en 2019. Por consiguiente, cuando se calculan los ingresos aeronáuticos por unidad de tráfico, el resultado varía dependiendo del porcentaje de los cambios por los factores previamente mencionados. Durante 2018 y 2019 los ingresos aeronáuticos promedio por unidades de tráfico en los aeropuertos mexicanos fueron \$201.4 pesos y \$207.0 pesos, respectivamente, representando un incremento del 4.0% y un incremento de 2.8%, en 2018 y 2019, respectivamente. El incremento en 2018 y 2019 resulta principalmente del incremento en el tráfico de pasajeros y al incremento en tarifas debido a los ajustes por inflación.

El 12 de diciembre de 2019, la SCT estableció nuevas tarifas máximas de aeropuerto para el período de cinco años desde el 1° de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2024 expresadas en pesos constantes al 31 de diciembre de 2017. El 2 de enero de 2020, se publicaron estas tarifas en el Diario Oficial de la Federación. Las tarifas máximas para cada uno de los aeropuertos de la Compañía bajo los Programas Maestros de Desarrollo entraron en vigor a partir del 1° de enero de 2020, y se ajustaron por inflación utilizando el IPP. Estas tarifas se ajustaron el 27 de noviembre de 2020, como resultado de un proceso de revisión extraordinario solicitado por la Compañía debido a la pandemia COVID-19 y sus efectos en las operaciones de la Compañía. Ver *“La Emisora — Descripción del Negocio — Legislación Aplicable y Situación Tributaria — Regulación de servicios aeronáuticos mexicanos— Metodología para la Determinación de las Tarifas Máximas Futuras”*

Para el periodo comprendido entre el 1° de enero de 2020 y el 31 de diciembre de 2024, el factor de eficiencia fue 0.70%. Las tarifas máximas promedio ponderadas determinadas por la SCT (antes de ajustes por el INPP-pys), aumentaron 14.9% en 2020 en comparación con 2019, principalmente como resultado de las nuevas tarifas máximas aeroportuarias desde el 1° de enero de 2020. Al mismo tiempo, el INPP-pys, aumentó 5.2% en 2020. Las tarifas máximas promedio ponderadas ajustadas por el factor de eficiencia y el INPP-pys, aumentaron 18.1% en 2020. Las unidades de tráfico en los aeropuertos mexicanos fueron 27.2 millones en 2020, lo que representa una disminución del 40.6% en 2020. Por consiguiente, cuando se calculan los ingresos aeronáuticos por unidad de tráfico, el resultado varía dependiendo del porcentaje de los cambios por los factores previamente

mencionados. Durante 2020, los ingresos aeronáuticos promedio por unidad de tráfico fueron \$227.3 pesos, lo que representó un incremento de 16.9% en 2020. Estos incrementos se debieron principalmente a incrementos en las tarifas debido a ajustes por inflación en los nuevos PMD.

Históricamente, GAP ha tenido las tarifas reguladas de los aeropuertos mexicanos lo más cerca posible de las tarifas máximas permitidas de cualquier año y se espera continuar con esa estrategia en el futuro. Sin embargo, no puede haber ninguna garantía de que GAP será capaz de cobrar prácticamente todos los ingresos que tiene derecho a obtener de los servicios sujetos a regulación de precios en el futuro o que no será sancionado en caso de que exceda las tarifas máximas. En años anteriores, y con el objetivo de asegurar el cumplimiento de la tarifa máxima en cada aeropuerto mexicano, cuando existió la posibilidad de exceder la tarifa máxima, en el segundo semestre del año se tomaron acciones tales como la reducción de las tarifas específicas por servicios aeronáuticos y el ofrecimiento de descuentos o rebajas, a fin de asegurar el cumplimiento con la tarifa máxima aplicable. Para mayor detalle de los riesgos relacionados con la habilidad de obtener precios específicos ver *“Información General – Factores de Riesgo – Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con las Operaciones de GAP”*. GAP provee un servicio público regulado por los gobiernos de México y Jamaica, y la flexibilidad en la gestión de sus actividades reguladas está limitada por el entorno regulatorio en el que opera. Ver *“Factores de Riesgo – Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con el Marco Regulatorio Aplicable a GAP – GAP podría ser sujeto a sanciones en caso de que exceda la tarifa máxima en México en cualquier aeropuerto al término de cualquier año”*.

Ingresos aeronáuticos de Jamaica

En Jamaica, los ingresos por TUA, aterrizaje de aeronaves, cargos por estacionamiento de aeronaves, cargos por la revisión de pasajeros y su equipaje de mano y cargos por pasillos telescópicos son regulados por la JCAA (“Jamaica Civil Aviation Authority” por sus siglas en inglés). Véase *“La Emisora – Descripción del Negocio – Actividad Principal – Servicios Aeronáuticos”*.

El sistema de regulación de tarifas aplicables a los ingresos aeronáuticos de los aeropuertos en Jamaica, establece tarifas máximas en dólares. por un periodo de cinco años para las tarifas impuestas a las aerolíneas y los pasajeros que utilizan un mecanismo de tope de precios. La autorización de cualquier aumento en las tarifas reguladas, que incluye TUA, aterrizaje de aeronaves y cargos por estacionamiento de aeronaves, cargos por revisión de pasajeros y su equipaje de mano y cargos de pasillos telescópicos, debe ser concedida por la JCAA.

Para MBJA los cargos aeroportuarios fueron establecidos con la concesión el 12 de abril de 2003. El primer periodo de revisión concluyó en noviembre de 2014, con la determinación de nuevas tarifas a partir del 1° de abril de 2015. A partir de entonces, los ingresos aeronáuticos regulados serán revisados cada cinco años. Las tarifas aeronáuticas se ajustaron en un 2.2% y 2.1% en 2018 y 2019, respectivamente. Las nuevas tarifas máximas por el siguiente periodo de cinco años, de 2020 a 2024, entraron en vigor el 1° de enero de 2020.

Para NMIA, las tarifas máximas para el periodo de cinco años a partir de 2020-2024 entraron en vigor a partir del 1° de abril de 2020. Posteriormente, las tarifas aeronáuticas reguladas se revisarán cada cinco años.

La Compañía presentó una solicitud para revisar las tarifas, Capex y los términos y condiciones del Contrato de Concesión, con el fin de tener un rebalanceo para ambos aeropuertos por el impacto del tráfico por el COVID-19. La solicitud está bajo revisión, se espera una resolución en el cuarto trimestre de 2021.

Vea *“La Emisora – Descripción del Negocio – Legislación Aplicable y Situación Tributaria – Marco Regulatorio – Principal regulación en Jamaica – Regulación de los Servicios Aeronáuticos en Jamaica”* para una descripción de las tarifas máximas reguladas de MBJA y PACKAL y los procedimientos para la determinación de las tarifas máximas reguladas de periodos futuros.

Ingresos no aeronáuticos

Los servicios no aeronáuticos han generado, históricamente, una porción significativamente más pequeña de la totalidad de los ingresos en comparación con los servicios aeronáuticos. Los servicios no aeronáuticos representaron un 22.5%, 23.2% y 20.6% de los ingresos totales en 2018, 2019 y 2020, respectivamente. Los ingresos no aeronáuticos por pasajero terminal fueron de \$70.9 pesos, \$77.4 pesos y \$89.6 pesos en 2018, 2019 y 2020, respectivamente. Ninguno de los ingresos por servicios no aeronáuticos se encuentra sujeto a la regulación tarifaria conforme al sistema de regulación de tarifa máxima.

Los ingresos no aeronáuticos derivan principalmente de actividades comerciales. La Compañía dividió los ingresos no aeronáuticos en negocios operados por terceros y negocios operados directamente por GAP. Los negocios operados por terceros incluyen renta de espacio a aerolíneas y proveedores de servicios complementarios (para los salones VIP y actividades similares no esenciales), rentas y participaciones en los ingresos de terceros que operan tiendas y que proporcionan servicios comerciales en los aeropuertos, tales como desarrolladores de tiempos compartidos, alimentos y bebidas, operadores de tiendas y tiendas libres de impuesto, así como otras fuentes de ingresos misceláneos tales como máquinas expendedoras de alimentos. Los negocios operados directamente por GAP incluyen estacionamiento de automóviles, publicidad, salones VIP y tiendas de conveniencia. Adicionalmente se obtuvieron ingreso por la recuperación de gastos los cuales se encuentran incluidos en los ingresos no aeronáuticos.

La siguiente tabla presenta los ingresos provenientes de los servicios no aeronáuticos por los años indicados:

Ingresos no aeronáuticos

	Al 31 de diciembre de					
	2018		2019 ⁽¹⁾		2020	
	Monto	%	Monto	%	Monto	%
Ingresos no aeronáuticos:						
Negocios operados por terceros:						
Arrendamiento de espacio ⁽²⁾	\$ 229.1	7.2%	\$ 246.1	6.5%	\$ 207.8	8.5%
Arrendadora de autos.....	310.3	9.7	378.6	10.0	283.3	11.6
Alimentos y bebidas.....	337.0	10.6	482.5	12.8	304.8	12.4
Locales comerciales.....	345.0	10.8	380.9	10.1	253.8	10.4
Tiendas libres de impuestos “Duty free”.....	468.3	14.7	527.3	14.0	312.5	12.8
Tiempo compartido.....	196.5	6.2	222.4	5.9	102.7	4.2
Transporte terrestre.....	129.5	4.1	143.2	3.8	96.8	4.0
Comunicaciones y Servicios financieros.....	81.7	2.6	87.6	2.3	63.7	2.6
Otros.....	56.8	1.8	65.8	1.8	78.8	3.2
Total de Negocios operados por terceros	2,154.2	67.7%	2,534.4	67.2%	1,704.1	69.6%
Negocios operados directamente:						
Estacionamiento de automóviles.....	320.6	10.1%	368.7	9.8%	234.5	9.6%
Salones VIP.....	177.9	5.6	273.1	7.2	144.9	5.9
Publicidad.....	222.7	7.0	193.7	5.1	88.9	3.6
Tiendas de conveniencia.....	107.2	3.4	165.6	4.4	102.1	4.2
Total de Negocios operados directamente:.....	828.4	26.0	1,001.1	26.5	570.4	23.3
Recuperación de costos ⁽³⁾	200.9	6.3	236.0	6.3	173.5	7.1
Ingresos no aeronáuticos totales	\$ 3,183.5	100.0%	\$ 3,771.5	100.0%	\$ 2,448.1	100.0%
Otra información:						
Pasajeros terminales totales ⁽⁴⁾	44.9		48.7		27.3	

	Al 31 de diciembre de					
	2018		2019 ⁽¹⁾		2020	
	Monto	%	Monto	%	Monto	%
Ingresos no aeronáuticos:						
Ingresos no aeronáuticos por pasajero Terminal.....	\$ 70.9		\$ 77.4		\$ 89.6	
Cambio en los ingresos no aeronáuticos por pasajero terminal (año con año)		4.1%		9.2%		15.7%

- (1) Incluye información del aeropuerto de Kingston por el periodo del 10 de octubre hasta el 31 de diciembre de 2019
- (2) Comprende el arrendamiento de espacios para la operación de aerolíneas y prestadores de servicios complementarios (para primera clase/Salones VIP y otras actividades no esenciales).
- (3) La recuperación de costos consiste en las cuotas por servicios de energía eléctrica, combustible, algunos servicios de mantenimiento y operación que son transferidas a las aerolíneas y otros arrendatarios en los aeropuertos.
- (4) En millones de pasajeros.

En 2020, los ingresos por servicios no aeronáuticos respecto al total de los ingresos generados en los aeropuertos representaron el 20.6% (en 2019, los ingresos no aeronáuticos representaron el 25.3% de la suma de los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos). Si bien se estima que los ingresos aeronáuticos seguirán representando en un futuro los mayores ingresos, actualmente se considera que la tasa de crecimiento de los ingresos por actividades comerciales probablemente exceda a la tasa de crecimiento de los ingresos aeronáuticos, excepto en los años en que las tarifas máximas se restablezcan. En los últimos años, los ingresos no aeronáuticos por pasajero terminal de la Compañía se han incrementado en 15.8% (de \$77.4 pesos en 2019 a \$89.6 pesos en 2020, durante este tiempo el número de pasajeros terminales disminuyó en 43.9%).

Los ingresos no aeronáuticos por pasajero terminal es un indicador que muestra el promedio de los ingresos generados en las áreas comerciales de los aeropuertos y se calcula dividiendo el total de los ingresos no aeronáuticos entre el total de los pasajeros terminales en el mismo periodo. Por lo tanto, si los ingresos no aeronáuticos disminuyen proporcionalmente menos que la disminución de los pasajeros terminales durante un periodo, los ingresos no aeronáuticos por pasajeros crecerán, aunque disminuyan los ingresos no aeronáuticos.

Los ingresos no aeronáuticos por pasajeros terminales son afectados principalmente por:

- La recuperación de ciertos negocios que con anterioridad no se operaban.
- Apertura de nuevas áreas comerciales en los aeropuertos.
- El nivel del tráfico de pasajeros.
- El tipo de cambio entre el peso y el dólar afectando los contratos denominados en dólares, que consiste principalmente en contratos de arrendamiento para los desarrolladores de tiempos compartidos, arrendadoras de autos, tiendas “Duty-free” y ciertos contratos de alimentos y bebidas.

Algunas categorías de ingresos no aeronáuticos están ligadas directamente al tráfico de pasajeros (por ejemplo, estacionamiento de autos, renta de coches, proveedores de comida y bebida) mientras que otros no (por ejemplo, renta de locales, ya que GAP cobra una renta fija mínima incrementada por la inflación anual y que puede incrementarse por las participaciones). En consecuencia, los ingresos no aeronáuticos, no siempre se comportan de la misma manera que el tráfico de pasajeros o unidades de tráfico.

Aproximadamente el 98.2% de los contratos de arrendamiento comercial que son operados por terceros, son susceptibles de establecer rentas con base a un esquema de participación sobre los ingresos de los clientes. Estos contratos ya han sido ejecutados bajo dichas condiciones (por lo que representan aproximadamente el 89.6% del total de los ingresos no aeronáuticos). De acuerdo con el contrato por participación, el importe de los arrendamientos debe pagarse en los términos de dicho contrato, sujeto a un importe mínimo garantizado relacionado con los metros cuadrados del espacio arrendado. Cuando el monto de la participación es menor que la renta mínima garantizada, el arrendatario deberá pagar el mayor. Por lo tanto, un decremento en el volumen de pasajeros de tráfico podría resultar en una reducción en los ingresos no aeronáuticos de algunos arrendatarios sólo si, con anterioridad al decrecimiento del tráfico de pasajeros, las ventas de los arrendatarios que parten de participaciones fueran superiores a la cantidad

mínima garantizada. Como resultado, en los periodos en donde los aeropuertos han experimentado una reducción en el volumen de tráfico de pasajeros, los ingresos no aeronáuticos pueden permanecer estables, debido al importe mínimo garantizado recibido por el aeropuerto bajo el contrato de arrendamiento, resultando en un potencial incremento en los ingresos no aeronáuticos por unidad de tráfico.

Durante 2018, 2019 y 2020, los ingresos no aeronáuticos fueron \$3,183.5 millones de pesos, \$3,771.5 millones de pesos y \$2,448.1 millones de pesos, respectivamente, representando un incremento del 14.8% en 2018, 18.5% en 2019 y una disminución del 35.1% en 2020. Durante 2020, los ingresos no aeronáuticos disminuyeron menos que el total de pasajeros terminales, los cuales disminuyeron un 43.9%, derivado principalmente por el incremento en las tarifas en 2020. En 2020, los ingresos no aeronáuticos por pasajeros terminales se incrementaron de \$77.4 pesos por pasajero en 2019 a \$89.6 pesos por pasajero en 2020, representando un incremento del 15.8% del 2019 al 2020, debido principalmente a la apertura de nuevos espacios comerciales a principios de 2020, compensados por los efectos de la pandemia COVID-19, debido a la disminución de tráfico y a los descuentos otorgados a los arrendatarios para proveerles liquidez y reinicien sus operaciones después del confinamiento.

Servicio por adiciones a bienes concesionados.

IFRIC 12 requiere, sujeto a ciertas condiciones, que la infraestructura de un Contrato de Concesión de servicios no sea reconocida como propiedad, planta y equipo. Asimismo, requiere que los ingresos recibidos, cuando el operador realiza los servicios tanto de construcción o mejora como los servicios de operación en un único contrato, deban reconocerse por cada tipo de servicio prestado, con base en los valores razonables de cada contraprestación recibida al momento de prestarse el servicio. La Compañía reconoce los ingresos y los costos asociados a las adiciones a bienes concesionados que están obligados a realizar en los aeropuertos conforme a lo establecido en el PMD en México y el PDI en Jamaica. Los ingresos representan el valor del intercambio entre la Compañía y el Gobierno con respecto a las mejoras a los aeropuertos a las cuales están obligados de acuerdo con el PMD en México y PDI en Jamaica, y a cambio el gobierno otorga a la Compañía el derecho a obtener beneficios por los servicios prestados utilizando esos activos, que se reconocen como activos intangibles. La Compañía ha determinado que las obligaciones adquiridas por los PMD en México y PDI en Jamaica deben de ser consideradas como una actividad que genera un ingreso – utilidad, ya que todas las inversiones incurridas para cumplir con los PMD y PDI están incluidas en la tarifa máxima. Por lo tanto, la Compañía reconoce un ingreso y un costo en el estado de resultados y otros resultados integrales del periodo conforme se realizan las inversiones. El costo por adiciones a bienes concesionados se basa en los costos reales incurridos en la ejecución de las adiciones o mejoras, tomando en cuenta las necesidades del PMD y el PDI.

A través de un proceso de licitación, la Compañía contrata a un proveedor externo para llevar a cabo la construcción. El importe de los ingresos por estos servicios es igual a la suma de los costos incurridos, ya que la Compañía no obtiene ningún margen de utilidad por estos servicios de construcción. Los montos pagados están a su valor de mercado. Como resultado, los ingresos de las adiciones a bienes concesionados no tienen un impacto en el flujo de efectivo o los resultados de operación. Además, estos ingresos no están relacionados con el tráfico de pasajeros que es el principal generador de los ingresos. En 2018, se reconocieron \$1,440.2 millones de pesos de ingresos por servicios por adiciones a bienes concesionados. Esto representa un incremento de 9.7% comparado con el 2017, debido a mayores compromisos de inversión bajo el PMD. En 2019, se reconocieron \$1,906.8 millones de pesos en ingresos por servicios por adiciones a bienes concesionados. Lo anterior representó un incremento del 32.4% en comparación con el 2018, debido a mayores compromisos de inversión bajo el PMD. En 2020, se reconocieron \$2,192.6 millones de pesos ingresos por servicios por adiciones a bienes concesionados. Esto representa un incremento de 15.0% comparado con el 2019, el cual fue el último año bajo el PMD del período 2015-2019.

3c. INFORME DE CRÉDITOS RELEVANTES.

Créditos relevantes en México

El 6 de abril de 2017, la Compañía realizó la emisión de \$1,500.0 millones de pesos en certificados bajo la clave “GAP 17”, con intereses pagaderos cada 28 días a una tasa variable de TIEE-28 más 49 puntos básicos. El vencimiento de estos certificados será en 5 años y el capital se pagará al vencimiento el 31 de marzo de 2022. Los recursos se utilizaron para financiar las inversiones de capital en cumplimiento del PMD para 2017.

El 9 de noviembre de 2017, la Compañía realizó la emisión de \$2,300.0 millones de pesos en certificados bajo la clave “GAP 17-2”, con intereses pagaderos cada 28 días a una tasa variable de TIEE-28 más 44 puntos básicos. El vencimiento de estos certificados será en 5 años y el capital se pagará al vencimiento el 3 de noviembre de 2022. Los recursos se utilizarán para financiar las inversiones de capital en cumplimiento del PMD para 2018 y 2019.

El 29 de marzo de 2019, la Compañía realizó la emisión de \$3,000.0 millones de pesos en certificados bajo la clave “GAP 19”, con intereses pagaderos cada 28 días a una tasa variable de TIEE-28 más 45 puntos básicos. El vencimiento de estos certificados será en 5 años y el capital se pagará al vencimiento el 22 de marzo de 2024. Los recursos se utilizaron para financiar las inversiones de capital en cumplimiento del PMD para 2019 y 2020.

El 13 de febrero de 2020, la Compañía realizó la emisión de \$3,000.0 millones de pesos en certificados bajo la clave “GAP 20”, con intereses pagaderos cada 28 días a una tasa variable de TIEE-28 más 17 puntos básicos. El vencimiento de estos certificados será en 5 años y el capital se pagará al vencimiento el 16 de febrero de 2025. Los recursos de esta emisión fueron destinados principalmente al pago de la emisión realizada en el año 2015, bajo la clave GAP 15 por un monto total de \$2,200.0 millones de pesos; así como al financiamiento de inversiones de capital de cumplimiento del PMD durante el 2020.

El 13 de abril 2020 se dispuso una línea de crédito de \$1,000.0 millones de crédito con Scotiabank a un plazo de 15 meses, con una tasa variable de TIEE-28 más 100 puntos básicos y pago de principal al vencimiento, los recursos fueron utilizados para fines corporativos.

El 15 de mayo 2020 se dispuso una línea de crédito de \$1,000.0 millones de crédito con BBVA a un plazo de 24 meses, con una tasa fija de 6.99% y pago de principal al vencimiento, los recursos fueron utilizados para fines corporativos.

El 25 de junio 2020 la Compañía emitió 4,200 millones de Certificados Bursátiles. Los recursos provenientes de dicha colocación serán destinados para cumplir con las inversiones en México para el ejercicio 2020 y parte del 2021 bajo las siguientes condiciones:

- “GAP 20-2” por 6.02 millones de Certificados Bursátiles con un valor nominal de \$100.0 cada uno por un total de \$602.0 millones de pesos, en el que los intereses son pagaderos cada 28 días a una tasa variable de TIEE-28 más 85 puntos base y el pago del principal será al vencimiento, el 22 de junio de 2023.
- “GAP 20-3” por 35.98 millones de Certificados Bursátiles con un valor nominal de \$100.0 cada uno por un total de \$3,598.0 millones de pesos, en el que los intereses pagaderos cada 182 días a una tasa fija de 8.14% y pago de principal al vencimiento, el 17 de junio de 2027.

Adicionalmente, para la adquisición de DCA en abril de 2015, la Compañía solicitó un crédito bancario por U.S.\$191.0 millones a través de créditos sin garantía con The Bank of Nova Scotia (U.S.\$95.5 millones) y BBVA (U.S.\$95.5 millones) a una tasa de interés variable de Libor a 30 días más 99 puntos base y 105 puntos base, respectivamente. The Bank of Nova Scotia y los préstamos de BBVA se dispusieron el 19 de enero de 2016 y el 15 de febrero de 2016, respectivamente, con un vencimiento a cinco años.

El 29 de octubre de 2020, la Compañía anunció el refinanciamiento de sus contratos de crédito que vencieron en enero y febrero de 2021, respectivamente. El refinanciamiento del crédito de Scotiabank fue para el crédito de U.S.\$ 95.5 millones con vencimiento en enero 2021. El nuevo préstamo tiene un plazo de 36 meses a partir de su disposición, la cual se efectuó el 19 de enero de 2021, intereses se pagarán de manera mensual con una

tasa fija anual de 2.063% y el pago del principal será al vencimiento el 19 de enero de 2024. El refinanciamiento del crédito de BBVA fue para el crédito de U.S.\$95.5 millones con vencimiento en febrero de 2021. El nuevo préstamo tiene un plazo de 36 meses a partir de la fecha de desembolso, que será el 2 de febrero de 2024. Los intereses se pagarán de manera mensual a una tasa fija anual de 1.97% y el pago del principal será al vencimiento.

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía cumplió con las obligaciones estipuladas por estos créditos.

Créditos relevantes en Jamaica

En septiembre de 2007, MBJA firmó un contrato de crédito, con *International Financial Corporate* (IFC) por U.S.\$20.0 millones con una tasa variable de Libor a seis meses más 392 puntos base, con pagos semestrales y que vencía en febrero 2019. En diciembre de 2012, MBJA firmó un segundo contrato de crédito con IFC por U.S.\$13.5 millones. El crédito genera intereses a una tasa variable de Libor a seis meses más 450 puntos base, con vencimiento de cinco años en cada disposición, con pagos semestrales de capital e intereses. El 15 de agosto de 2018, se pagó por adelantado el saldo pendiente de MBJA de U.S.\$11.2 millones (\$21.5 millones de pesos) bajo la línea de crédito con IFC.

MBJA contrató préstamos sin garantía con su accionista, Vantage, por U.S.\$10.9 millones y U.S.\$0.5 millones en junio 2007 y febrero 2009, respectivamente. Los créditos generan intereses a una tasa de interés anual con pagos semestrales al 14.0% y 8.0%, respectivamente, sin vencimientos y sujetos a restricciones de prepago. Al 31 de diciembre de 2020 el saldo asciende a U.S.\$11.4 millones (\$228.4 millones de pesos).

El 28 de diciembre de 2017, se firmó un contrato de crédito simple sin garantía con The Bank of Nova Scotia Jamaica Limited y The Bank of Nova Scotia por U.S.\$40.0 millones. El crédito genera intereses a una tasa variable de Libor a 30 días más 280 puntos base, con pagos semestrales después de los primeros veinticuatro meses, con vencimiento de siete años. Al 31 de diciembre de 2020, el saldo pendiente ascendía a U.S.\$36.0 millones (\$718.2 millones de pesos).

El 3 de septiembre de 2020, MBJA firmó un contrato de crédito simple con The Bank of Nova Scotia Jamaica Limited y The Bank of Nova Scotia hasta U.S.\$60.0 millones disponibles para desembolsos hasta por 24 meses a partir de la fecha de la contratación. El crédito tiene un vencimiento a 5 años con una extensión opcional de 2 años por hasta U.S.\$54.0 millones, con una tasa de interés mensual de Libor más 310 puntos básicos y pagos de capital del 10% con vencimiento en el mes 54 y el 90% al vencimiento. Se tiene una comisión por desembolso de 50 puntos base pagaderos al momento de firma y una comisión por compromiso de 55 puntos base sobre el saldo sin disponer, pagaderos de forma trimestral. La primera disposición de U.S.\$30.0 millones se realizó el 4 de septiembre de 2020. Los recursos del préstamo se utilizarán para financiar el PDI de MBJA, así como para fines corporativos. Al 31 de diciembre de 2020, el saldo pendiente ascendía a U.S.\$30.0 millones (\$598.5 millones de pesos).

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía cumplió con las obligaciones estipuladas por estos créditos.

A continuación, se presenta un resumen con las principales obligaciones de hacer y no hacer, las cuales se encuentran contenidas en los principales créditos vigentes de deuda bancaria de la Compañía.

Obligaciones de Hacer

- La Compañía conservará su existencia legal y mantenerse como negocio en marcha.
- La Compañía utilizara los recursos de la colocación para los fines estipulados en el título y demás documentos de la emisión.
- La Compañía mantendrá la inscripción de los Certificados Bursátiles en el RNV y en el listado de valores de BIVA
- La Compañía mantendrá los bienes necesarios para la realización de sus actividades en buen estado, salvo por el desgaste y deterioro derivados de su uso, así como las reparaciones, reemplazos y mejoras necesarios para el buen funcionamiento de dichos bienes. Y deberá mantener asegurados los bienes que constituyan bienes relevantes para el desempeño de sus actividades.
- La Compañía deberá cumplir y estar al corriente en el pago de todos los impuestos, contribuciones, derechos y cargas gubernamentales que les sean aplicables.

- La Compañía deberá cumplir y estar al corriente en el pago de sus obligaciones de naturaleza laboral.
- La Compañía hará lo necesario para que sus obligaciones al amparo de los Certificados Bursátiles constituyan obligaciones directas y quirografarias de la Compañía y que tengan la misma prelación de pago, en caso de concurso mercantil, que sus demás obligaciones directas y quirografarias, salvo por las preferencias establecidas por ministerio de ley.

Obligaciones de No Hacer

- La Compañía no podrá modificar el giro preponderante de sus negocios ni el de sus Subsidiarias.
- La Compañía deberá de abstenerse de pagar dividendos o realizar cualquier distribución a sus accionistas si ha ocurrido y continúa una Causa de Vencimiento Anticipado.
- La Compañía no puede fusionarse, escindirse salvo que (i) quede claramente establecido que la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión, asuma las obligaciones de la Compañía conforme a los Certificados Bursátiles, y (ii) dicha fusión o escisión no genere una Causa de Vencimiento Anticipado o cualquier otro evento que, con el transcurso del tiempo o mediante notificación o ambos, se convertirá en una Causa de Vencimiento Anticipado distinta a la que se señala en este numeral. De igual forma, quedan expresamente exceptuadas de esta obligación las fusiones que realice la Compañía con empresas afiliadas o subsidiarias.
- La Compañía no podrá, directa o indirectamente, transferir, transmitir, vender o enajenar todos o parte de sus activos y bienes que representen más del 25% de sus activos totales consolidados, a menos que se cumpla con las condiciones siguientes (i) que la empresa que reciba los activos sea una entidad existente bajo las leyes de México y que expresamente asuma las obligaciones derivadas de los Certificados Bursátiles, y (ii) que inmediatamente después de la operación, no haya sucedido ni continúe un incumplimiento de las obligaciones bajo los Certificados Bursátiles.
- La Compañía no podrá dar en garantía sus Bienes Restringidos cuando la deuda a garantizar mediante dichos gravámenes más el monto total de la deuda consolidada de la Compañía exceda el 35% de sus activos netos consolidados, a menos que al mismo tiempo en que se constituya dicho gravamen, sean garantizados los Certificados Bursátiles por igual o con preferencia a la deuda garantizada mediante dichos gravámenes. Esta restricción no será aplicable a Gravámenes Permitidos.

Causas de Vencimiento anticipado

- Que la Compañía deje de pagar intereses durante los tres días hábiles siguientes a una fecha de pago.
- Que la Compañía revele al público información financiera, contable o legal, que sea incorrecta o falsa en algún punto importante y dicha información no se corregida dentro de 15 días hábiles después de que cualquier funcionario responsable haya tenido conocimiento de la situación.
- Que la Compañía rechace, reclame o impugne la validez o exigibilidad de los Certificados Bursátiles.
- Que la Compañía o sus subsidiarias sean declaradas en concurso mercantil mediante sentencia definitiva e inapelable o si Compañía o sus subsidiarias reconoce por escrito la imposibilidad de hacer frente a sus deudas a la fecha en que las mismas sean exigibles.
- Que los términos y condiciones de las concesiones sean modificadas de tal manera que limiten o afecten negativamente y significativamente los derechos que actualmente otorgan a la Compañía o si por cualquier razón una autoridad gubernamental requisar, rescatar o embargar de forma irrevocable las instalaciones y operaciones de un aeropuerto operado por las subsidiarias mediante una resolución definitiva e inapelable, o si alguna concesión es revocada y terminada por resolución definitiva e inapelable.

Al 31 de diciembre de 2020 todas las obligaciones estipuladas en los contratos de crédito han sido cumplidas.

Exposición a Incrementos de Tasas de Interés

Históricamente, la Compañía ha financiado la mayoría de las inversiones de capital a través de créditos bancarios. Sin embargo, como parte de una nueva estrategia, actualmente la Compañía financia la mayor parte de las inversiones de capital a través de la emisión de certificados bursátiles en el mercado de deuda mexicano. La Compañía espera continuar con esta estrategia, sujeto a la condiciones del mercado.

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía tenía \$18,028.8 millones de pesos en deuda a tasa variable emitida, en 2016, 2017, 2019 y 2020 la Compañía contrató coberturas de tasa de interés con un valor de \$9,800.0 millones de pesos por el riesgo del aumento de las tasas de interés relacionadas con la emisión de los certificados bursátiles GAP 17, GAP 17-2, GAP 19 y GAP 20. Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía tiene \$6,326.3 millones de pesos en deuda a tasa fija, resultando en una deuda total de \$24,355.1 millones de pesos.

Adicionalmente, el 24 de septiembre de 2015, la Compañía firmó dos acuerdos de crédito sin garantía para la refinanciación de los préstamos puente obtenidos para la adquisición de DCA. Los préstamos, del Bank of Nova Scotia y BBVA, por U.S. \$95.5 millones cada uno, generan intereses a la tasa LIBOR variable a un mes más 99 y 105 puntos básicos, respectivamente. Los préstamos del Bank of Nova Scotia y BBVA se desembolsaron el 19 de enero de 2016 y el 15 de febrero de 2016, respectivamente, con un vencimiento a cinco años. El 29 de octubre de 2020, la Compañía anunció el exitoso refinanciamiento de los préstamos con Bank of Nova Scotia y BBVA con vencimiento en enero y febrero 2021, respectivamente. El refinanciamiento del crédito de Scotiabank fue para el préstamo de U.S.\$95.5 millones con vencimiento en enero de 2021. El nuevo préstamo tiene un plazo de 36 meses a partir de la fecha de desembolso, el cual se realizó el 19 de enero de 2021. Los intereses se pagarán mensualmente a una tasa fija anual de 2.063% con una comisión de estructuración de 30 puntos básicos y pago del principal al vencimiento. El refinanciamiento del préstamo de BBVA fue para el préstamo de U.S.\$95.5 millones con vencimiento en febrero 2021. El nuevo préstamo tiene un plazo de 36 meses a partir de la fecha de desembolso, el cual se realizó el 2 de febrero 2021. Los intereses se pagarán mensualmente a una tasa fija anual del 1.97% con una comisión inicial de 60 puntos básicos y pago del principal al vencimiento.

El 3 de septiembre de 2020, MBJA firmó un contrato de crédito simple con The Bank of Nova Scotia Jamaica Limited y The Bank of Nova Scotia hasta U.S.\$60.0 millones disponibles para desembolsos hasta por 24 meses a partir de la fecha de la contratación. El crédito tiene un vencimiento a 5 años con una extensión opcional de 2 años por hasta U.S.\$54.0 millones, con una tasa de interés mensual de Libor más 310 puntos básicos y pagos de capital del 10% con vencimiento en el mes 54 y el 90% al vencimiento. Se tiene una comisión por desembolso de 50 puntos base pagaderos al momento de firma y una comisión por compromiso de 55 puntos base sobre el saldo sin disponer, pagaderos de forma trimestral. La primera disposición de U.S.\$30.0 millones se realizó el 4 de septiembre de 2020. Los recursos del préstamo se utilizarán para financiar el PDI de MBJA, así como para fines corporativos.

El 26 de febrero de 2019, la Compañía celebró un contrato con Scotiabank de cobertura de tasa de interés (SWAP), para cubrir el riesgo de la emisión de "GAP 17-2". El contrato tiene un valor de \$2,300.0 millones de pesos y paga una tasa de interés fija de 8.0315% al vencimiento de los títulos de deuda a largo plazo.

El 27 de febrero de 2019, la Compañía celebró un contrato con Scotiabank de cobertura de tasa de interés (SWAP), para cubrir el riesgo de la emisión de "GAP 19". El contrato tiene un valor de \$3,000.0 millones de pesos y paga una tasa de interés fija de 8.03% al vencimiento de los títulos de deuda a largo plazo.

El 2 de marzo de 2020, la Compañía celebró un contrato con Scotiabank de cobertura de tasa de interés (SWAP), para cubrir el riesgo de la emisión de "GAP 20". El contrato tiene un valor de \$3,000.0 millones de pesos y paga una tasa de interés fija de 6.3322% al vencimiento de los títulos de deuda a largo plazo.

Los cambios en el valor razonable se reconocen temporalmente a través de resultado integral de financiamiento y se registra como reserva de cobertura y se reciclan los gastos financieros a medida que se reconocen los intereses de la deuda.

Durante 2018, la Compañía pagó (i) \$765.6 millones de pesos de gasto de intereses bajo los préstamos con tasa de interés variable, con una tasa promedio de THIE-28 de 7.78% más el spread contratado y tasa promedio

LIBOR de 1.45% más el spread contratado, y (ii) \$138.1 millones de pesos de gastos de intereses bajo los préstamos con tasa fija.

Durante 2019, la Compañía pagó (i) \$989.8 millones de pesos de gasto de intereses bajo los préstamos con tasa de interés variable, con una tasa promedio de TIIE-28 de 7.78% más el spread contratado y tasa promedio LIBOR de 1.5% más el spread contratado, y (ii) \$153.5 millones de pesos de gastos de intereses bajo los préstamos con tasa fija.

Durante 2020, la Compañía pagó (i) \$1,097.6 millones de pesos de gasto de intereses bajo los préstamos con tasa de interés variable, con una tasa promedio de TIIE-28 de 5.87% más el spread contratado y tasa promedio LIBOR de 0.49% más el spread contratado, y (ii) \$307.5 millones de pesos de gastos de intereses bajo los préstamos con tasa fija. Considerando un aumento de 100 puntos base de la tasa TIIE-28 y de la tasa LIBOR, al 31 de diciembre de 2020, la Compañía estima que sus gastos por intereses habrían aumentado en \$111.5 millones de pesos.

Debido a lo anterior, un incremento en las tasas de interés sin coberturas de tasas de interés podría reducir los flujos de efectivo de la Compañía. Por lo que, para disminuir la exposición, la Compañía contrató instrumentos de coberturas de tasas de interés con HSBC y Scotiabank para cubrir el monto notional del certificado bursátil GAP 15 por \$2,200 millones de pesos, estas coberturas no fueron contratadas con fines especulativos, pero tampoco fueron designados formalmente por lo que no calificaron como instrumentos de cobertura para propósitos contables; por lo tanto, son reconocidos como instrumentos a valor razonable a través del estado consolidado de utilidad integral en el rubro de ingresos y costos financieros. Los instrumentos financieros contratados con Scotiabank para cubrir las emisiones GAP 17-2, GAP 19 y GAP 20 fueron contratados con fines especulativos y fueron designados como instrumentos de cobertura de flujos de efectivo, por lo tanto, son reconocidos como instrumentos financieros a valor razonable a través del estado consolidado de otros resultados integrales en la reserva de instrumento financiero de cobertura de flujos de efectivo.

Contraparte	Monto Notional (millones)	Fecha de inicio de cobertura	Tasa	Tasa			Fecha de vencimiento	Valor razonable al 31 de diciembre de 2020 (millones de pesos)
				Piso	CAP 1	CAP 2		
HSBC	USD\$95.5	Marzo 2016	Libor 30	0.42%	1.75%	2.75%	Enero 2021	\$ (0.5)
HSBC	USD\$95.5	Marzo 2016	Libor 30	0.42%	1.75%	2.75%	Febrero 2021	(0.9)
HSBC	MXN\$1,500.0	Mayo 2017	7.21%	-	-	-	Marzo 2022	(57.1)
Derivados designados como instrumentos de cobertura								
Scotiabank	MXN\$2,300.0	Febrero 2019	8.0315%	-	-	-	Noviembre 2022	(154.7)
Scotiabank	MXN\$3,000.0	Febrero 2019	8.03%	-	-	-	Marzo 2024	(335.7)
Scotiabank	MXN\$3,000.0	Marzo 2020	6.332%	-	-	-	Febrero 2025	(201.8)
Total								\$ (750.7)

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2020, la Compañía reconoció una pérdida por el valor razonable de \$29.6 millones de pesos y fueron registrados dentro del costo financiero como gasto del periodo; en 2019 y en 2020, la Compañía reconoció \$149.8 millones de pesos y \$41.8 millones de pesos, respectivamente, en la reserva por la pérdida del valor razonable de la cobertura para coberturas de flujo de efectivo de los títulos de deuda GAP 17-2, GAP 19 y GAP 20.

El 26 de febrero de 2019, la Compañía contrató una cobertura de la tasa de interés variable generada por los certificados de deuda a largo plazo emitidos en noviembre de 2017, dichos certificados de títulos de deuda fueron colocados a una tasa variable TIIE a 28 días más 44 puntos base, por lo que se contrató un SWAP para convertir la TIIE a una tasa fija de 8.0315%. Al 31 de diciembre de 2020, se reconocieron \$51.3 millones de pesos como costo financiero debido a que la tasa fija pactada del SWAP fue mayor a la tasa variable TIIE.

El 27 de febrero de 2019, la Compañía contrató una cobertura de la tasa de interés variable generada por los certificados de deuda a largo plazo emitidos en marzo de 2019, dichos certificados de deuda fueron colocados a una

tasa variable TIE a 28 días más 45 puntos base, por lo que se contrató un SWAP para convertir la TIE a una tasa fija de 8.03%. Al 31 de diciembre de 2020, se reconocieron \$67.1 millones de pesos como costo financiero debido a que la tasa fija pactada del SWAP fue mayor a la tasa variable TIE.

El 2 de marzo de 2020, la Compañía contrató una cobertura de la tasa de interés variable generada por los certificados de deuda a largo plazo emitidos en febrero de 2020, dichos certificados de deuda fueron colocados a una tasa variable TIE a 28 días más 17 puntos base, por lo que se contrató un SWAP para convertir la TIE a una tasa fija de 6.332%. Al 31 de diciembre de 2020, se reconoció como ingreso financiero un monto de \$5.6 millones de pesos y \$24.5 millones de pesos, como costo financiero debido a que la tasa fija pactada del SWAP fue mayor a la tasa variable TIE.

3d. COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN Y SITUACIÓN FINANCIERA DE LA COMPAÑÍA.

3d.1. Resultados de Operación.

El siguiente análisis deriva de los estados financieros consolidados auditados de la Compañía preparados de conformidad con las NIIF emitidas por el IASB y las notas a los estados financieros consolidados, las cuales están incluidas en este reporte. El presente análisis no incluye toda la información que se encuentra en los estados financieros consolidados. Se deberán leer los estados financieros consolidados auditados a fin de comprender mejor el negocio y los resultados históricos de las operaciones.

Como resultado de la toma de control de la operación del aeropuerto de Kingston a través de nuestra subsidiaria de PACKAL, el 10 de octubre de 2019, nuestra información financiera y operativa consolidada para el año fiscal que finalizó el 31 de diciembre de 2019 incluye la consolidación de PACKAL a partir del 10 de octubre de 2019. Por lo tanto, La información financiera y operativa para el año fiscal que finalizó el 31 de diciembre de 2019 puede no ser directamente comparable con la información financiera y operativa al 31 de diciembre de 2020 y de años fiscales anteriores o posteriores.

GAP opera 12 aeropuertos en las regiones del Pacífico y Centro de México de conformidad con las concesiones otorgadas por el Gobierno Federal y dos aeropuertos en Jamaica de conformidad con las concesiones otorgadas por el Gobierno de Jamaica. La mayoría de los ingresos provienen de los servicios aeronáuticos, que en general, se relacionan con el uso de las instalaciones aeroportuarias por las aerolíneas y los pasajeros. Por ejemplo, en 2018, 2019 y 2020, los servicios aeronáuticos representaron el 67.3%, 65.0% y 60.9%, de los ingresos totales, respectivamente (en 2018, 2019 y 2020, los ingresos aeronáuticos representaron el 74.9%, 73.7% y 74.7%, respectivamente, de la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos). Los cambios en los ingresos por servicios aeronáuticos se deben principalmente al volumen y composición del tráfico de pasajeros en los aeropuertos. Los ingresos por servicios aeronáuticos también se ven afectados por las tarifas máximas que la Compañía está autorizada a cobrar de conformidad con el sistema de regulación de tarifas establecido por la SCT y JCAA, respectivamente. El sistema de tarifas máximas que se aplica a los ingresos aeronáuticos está vinculado al volumen de tráfico (medido en unidades de tráfico) en cada aeropuerto; por lo tanto, aumentos en los volúmenes de pasajeros y carga generalmente permiten mayores ingresos derivados de los servicios aeronáuticos.

Asimismo, la Compañía obtiene ingresos derivados de actividades no aeronáuticas, relacionados principalmente con las actividades comerciales realizadas en los aeropuertos, tales como el arrendamiento de espacios a restaurantes, tiendas y servicios prestados. Los ingresos generados por actividades no aeronáuticas no están sujetos al sistema de regulación de tarifas establecido por la SCT y JCAA, respectivamente. Por lo tanto, los ingresos no aeronáuticos están afectados principalmente por el volumen de pasajeros en los aeropuertos y por la mezcla de actividades comerciales que se llevan a cabo en ellos, los contratos que la Compañía tiene con clientes que proveen servicios comerciales y por la habilidad de la Compañía para incrementar las ventas que se generan de estos clientes. Si bien la Compañía espera que los ingresos aeronáuticos continúen representando la mayoría de sus futuros ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos, el crecimiento de los ingresos de actividades comerciales en general ha superado la tasa de crecimiento de los ingresos aeronáuticos. Como resultado en años recientes la Compañía ha completado la renovación de proyectos para una mejora de la mezcla ofertada de productos en las áreas comerciales en los aeropuertos de México. De la misma forma se espera que se continúe con la renegociación de los contratos con los clientes para ser más consistentes con las prácticas de mercado y recuperar los derechos de algunos negocios no aeronáuticos administrados por terceros en los aeropuertos, además de desarrollar nuevas fuentes de ingresos no aeronáuticos a través de la operación directa de ciertos negocios, tales como los salones VIP, publicidad, tiendas de conveniencia, estacionamientos, entre otros. Ver *“La Emisora — Descripción del Negocio — Actividad Principal”*.

El tráfico en los aeropuertos de la Compañía puede ser afectado negativamente por casusas externas, como el COVID-19, así como el incremento de los niveles de competencia como resultado del atractivo y accesibilidad de los destinos turísticos competidores en México, como Acapulco y Cancún, o en el extranjero como Hawái, Puerto Rico, Florida, Cuba, República Dominicana, otras islas del Caribe y destinos en Centroamérica. Adicionalmente, se espera una mayor competencia debido a que el Gobierno Federal puede otorgar nuevas concesiones o modificar

permisos ya existentes para otros aeropuertos que pueden representar una competencia para los aeropuertos del grupo. Ver “*Información General — Factores de Riesgo — Ciertos Factores de Riesgo Relacionados con las Operaciones de GAP*”.

Volumen de pasajeros y carga.

Volúmenes en México.

El volumen de tráfico de pasajeros en los aeropuertos mexicanos, en su mayoría, está formado por pasajeros nacionales. En 2018, 2019 y 2020 aproximadamente el 64.1%, 63.9% y 66.9% de los pasajeros terminales que utilizaron los aeropuertos eran pasajeros nacionales. El número total de pasajeros terminales nacionales disminuyó 39.8% en 2020 en comparación con el 2019 y el número total de pasajeros se incrementó en 7.4% en 2019, comparado con 2018. Adicionalmente, de los pasajeros internacionales que viajan a través de los aeropuertos de México, aproximadamente el 89.6% viajaron en vuelos que se originaron en o hacia los Estados Unidos durante 2020, comparado con el 89.7% y 88.1% en 2019 y 2018, respectivamente. Por consiguiente, los resultados de operación son influenciados fuertemente por los cambios en las condiciones económicas de México y en menor grado, por la economía y demás condiciones de los Estados Unidos, particularmente tendencias y acontecimientos que afectan los viajes de placer y la capacidad de consumo de los viajeros. Muchos de los factores que afectan el volumen de tráfico de pasajeros y la mezcla de tráfico de pasajeros en los aeropuertos están más allá del control de GAP.

En 2020, GAP tuvo 25.1 millones de pasajeros terminales (16.8 millones de pasajeros nacionales y 8.3 millones de pasajeros internacionales), de los cuales 80.6 mil fueron pasajeros de aviación general, y adicionalmente 58.5 mil fueron pasajeros en tránsito. Aproximadamente el 33.4% de los pasajeros en tránsito fueron atendidos en el Aeropuerto Internacional de Hermosillo.

Volúmenes en Jamaica.

La mayoría del volumen de tráfico de pasajeros en Jamaica se compone de pasajeros internacionales. En 2020, aproximadamente el 99.9% de los pasajeros terminales que utilizaron el aeropuerto de Montego Bay y Kingston fueron internacionales. Además, de los pasajeros internacionales que viajan a través de los aeropuertos, aproximadamente el 74.0% y 72.5%, respectivamente, viajó en vuelos de origen o con destino a los Estados Unidos en el 2020.

En 2020, MBJA tuvo 1.6 millones de pasajeros terminales, de las cuales 8.5 mil fueron pasajeros de aviación general, y adicionalmente 14.3 mil fueron pasajeros en tránsito.

En 2020, NMIA tuvo aproximadamente 629.4 mil de pasajeros terminales, de los cuales aproximadamente 2.9 mil se encontraban en vuelos de aviación general y 2.2 mil adicionales fueron pasajeros en tránsito.

La siguiente tabla presenta cierta información operativa y financiera relacionada con los ingresos y volumen de pasajeros y carga en México y Jamaica por los años que se indican.

	Al 31 de diciembre de		
	2018	2019 ⁽¹⁾	2020
Indicadores macroeconómicos:			
Cambios en el producto interno bruto de México ⁽²⁾	2.0%	(0.1) %	(8.2) %
Índice nacional de precios al consumidor de México ⁽³⁾	4.8%	2.8%	3.2%
Cambios en el producto interno bruto de Estados Unidos ⁽⁴⁾	2.6%	2.2%	(3.5)%
Índice nacional de precios al consumidor de Estados Unidos ⁽⁵⁾	1.9%	2.2%	1.4%
Volumen de pasajeros (miles de pasajeros) ⁽⁶⁾			
Pasajeros terminales nacionales en México	25,951.3	27,872.3	16,784.2
Pasajeros terminales internacionales en México	14,514.2	15,719.9	8,303.4
Total de pasajeros en México	40,465.5	43,592.2	25,087.6

Pasajeros terminales nacionales en Jamaica	8.5	12.4	2.3
Pasajeros terminales internacionales en Jamaica	4,474.0	5,104.0	2,237.6
Total de pasajeros en Jamaica	4,482.5	5,116.4	2,239.9
Total de pasajeros (miles)	44,948.0	48,708.5	27,327.5
Volumen de unidades de carga (miles de carga) ⁽⁶⁾			
Unidad de carga en México	2,138.2	2,145.6	2,080.9
Unidad de carga en Jamaica	74.8	90.7	142.3
Total de unidades de tráfico	47,161.0	50,947.1	29,550.8
Otra información operativa y financiera			
Cambio en los pasajeros terminales totales ⁽⁶⁾	10.4%	8.4%	(43.9) %
Cambio en las unidades de tráfico ⁽⁶⁾	10.2%	8.0%	(42.0) %
Ingresos aeronáuticos (millones de pesos)	\$ 9,499.1	\$ 10,547.7	\$ 7,225.7
Cambio en los ingresos aeronáuticos	14.7%	11.0%	(31.5) %
Ingresos aeronáuticos por unidad de tráfico ⁽⁶⁾	\$ 201.4	\$ 207.0	\$ 244.5
Cambio en los ingresos aeronáuticos por unidad de tráfico ⁽⁶⁾	4.1%	2.8%	18.1%
Ingresos no aeronáuticos (millones de pesos)	\$ 3,183.5	\$ 3,771.5	\$ 2,448.1
Cambio en los ingresos no aeronáuticos	14.8%	18.5%	(35.1) %
Ingresos no aeronáuticos por pasajero terminal	\$ 70.8	\$ 77.4	\$ 89.6
Cambio en los ingresos no aeronáuticos por pasajero terminal	4.0%	9.3%	15.7%

- (1) Incluye información del aeropuerto de Kingston por el periodo que comprende del 10 de octubre al 31 de diciembre de 2019.
- (2) Cifra estimada de conformidad con el INEGI.
- (3) De conformidad con el INEGI.
- (4) De conformidad con el Departamento de Análisis Económico de Estados Unidos (*U.S. Bureau of Economic Analysis*).
- (5) De conformidad el Departamento de Estadísticas del Trabajo de Estados Unidos (*U.S. Department of Labor, Bureau of Labor Statistics*).
- (6) De conformidad con la regulación aplicable a los ingresos aeronáuticos, una unidad de tráfico es equivalente a un pasajero terminal o 100 kg. de carga.

Costos de operación

La siguiente tabla muestra los costos de operación y cierta información relacionada por los años que se indican.

	Al 31 de diciembre de			
	2018	2019 ⁽¹⁾	2020	
	Monto	Monto	Monto	% cambio
Costos de operación:				
Costo del servicio:				
Personal	\$ 773.6	\$ 877.1	970.5	10.7%
Mantenimiento.....	528.9	578.5	426.5	(26.3) %
Seguridad y seguros.....	386.1	428.2	458.3	7.0%
Servicios (luz, agua, teléfono, combustibles, etc.).....	335.0	380.4	355.6	(6.5)%
Otros	430.1	480.7	457.8	(4.8)%
Costo del servicio total	2,453.7	2,744.9	2,668.7	(2.8)%
Asistencia técnica.....	411.5	461.5	289.1	(37.4)%
Derecho sobre bienes concesionados	1,076.4	1,318.2	908.3	(31.1)%
Depreciación y amortización:				
Depreciación ⁽²⁾	400.2	446.5	495.3	10.9%
Amortización ⁽³⁾	1,169.4	1,329.6	1,505.1	13.2%
Depreciación y amortización total	1,569.6	1,776.1	2,000.4	12.6%
Otros (ingresos) gastos.....	(73.2)	1.2	(12.7)	(1,150.0)%

	5,438.0	6,302.0	5,853.8	(7.1)%
Costo por adiciones a bienes concesionados	1,440.2	1,906.8	2,192.6	15.0%
Total de costos de operación	\$ 6,878.2	\$ 8,208.8	\$ 8,046.4	(2.0%)
Otra información:				
Total de unidades de tráfico ⁽⁴⁾	47,160.9	50,947.1	29,550.8	(42.0)%
Costo del servicio por unidad de tráfico.....	\$ 52.0	\$ 53.9	\$ 90.3	67.6%
Margen del costo del servicio / la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos ⁽⁵⁾	19.3%	19.2%	27.6%	

- (1) Incluye información del aeropuerto de Kingston por el periodo comprendido del 10 de octubre al 31 de diciembre de 2019
- (2) Refleja la depreciación de maquinaria, equipo y mejoras a edificios arrendados.
- (3) Refleja la amortización de las concesiones, adiciones a bienes concesionados y otros derechos adquiridos.
- (4) De conformidad con la regulación aplicable a los ingresos aeronáuticos una unidad de tráfico es igual a un pasajero terminal o 100 kg. de carga.
- (5) Costo del servicio dividido entre el total de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos, expresado como porcentaje.

Costo del servicio.

El costo del servicio de la Compañía consiste principalmente en costos de personal, mantenimiento, seguridad y seguros, así como consumos (una porción de los cuales es recuperada de los arrendatarios) y otros costos diversos. El costo del servicio por unidad de tráfico es un indicador que está calculado dividiendo el costo del servicio por las unidades de tráfico de cada periodo. Este indicador es afectado anualmente por:

- Incrementos y decrementos en los diferentes rubros incluyendo el costo del servicio.
- Incrementos y decrementos en el número relativo de las unidades de tráfico.

Por lo tanto, si el costo del servicio se incrementa en una proporción más baja que las unidades de tráfico, el costo del servicio por unidad de tráfico disminuye. Asimismo, el costo del servicio por unidad de tráfico se incrementa en el periodo en que el costo del servicio se mantiene estable, mientras que las unidades de tráfico disminuyen.

El costo del servicio por unidad de tráfico fue de \$52.0 pesos en 2018, \$53.9 pesos en 2019 y \$90.3 pesos en 2020, un incremento de 3.7% de 2018 a 2019 y un incremento de 68.3% de 2019 a 2020 debido a la disminución de las unidades de tráfico. En 2020, el costo de servicio se disminuyó un 2.8% o \$76.2 millones de pesos, mientras que las unidades de tráfico disminuyeron 42.0%, debido principalmente a un decremento de \$152.0 millones de pesos de costos de mantenimiento, \$24.8 millones de pesos de incremento en consumos y \$22.8 millones de otros costos, parcialmente compensado con un incremento de \$93.4 millones de pesos en costo de personal y seguridad y seguros por \$30.1 millones de pesos. El costo del servicio para 2020 habría disminuido en mayor proporción en comparación con 2019 de no ser por el hecho de que para 2019 el costo del servicio incluye información para PACKAL para el período del 10 de octubre al 31 de diciembre de 2019 únicamente; mientras que el costo del servicio para 2020 incluye información por el ejercicio completo. El costo de servicio en los aeropuertos mexicanos disminuyó \$216.4 millones de pesos o 9.8%, debido principalmente a la disminución de \$155.4 millones de pesos en mantenimiento, \$58.7 millones de pesos en otros gastos de operación, \$33.6 millones de pesos de decremento en servicios y \$21.9 millones de pesos en seguridad y seguros. Parcialmente compensada por \$53.1 millones de pesos de incremento en costo de personal. El costo de servicio en el aeropuerto de Montego Bay disminuyó \$66.4 millones de pesos, debido principalmente a un decremento de \$24.7 millones de pesos en mantenimiento, \$23.4 millones en consumos, \$6.1 millones de pesos en costos de personal y \$14.5 millones de pesos en otros costos, parcialmente compensado con el incremento de \$2.3 millones de pesos en seguridad y seguros. El costo de servicios en PACKAL incremento \$206.7 millones

de pesos debido a la consolidación del año completo de resultados para 2020 en comparación con el período del 1° de octubre al 31 de diciembre de 2019. Nuestra utilidad de operación dividida entre la suma de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos (margen de operación) disminuyó en 1,650 puntos base, de 56.1% en 2019 a 39.5% en 2020 principalmente como resultado de la disminución de los ingresos derivado del impacto de COVID-19 y la consolidación de resultados de PACKAL para el año completo.

Honorarios por Asistencia técnica.

Honorarios por Asistencia técnica en México.

De conformidad con los términos del Contrato de Asistencia Técnica, AMP provee servicios de administración y consultoría, así como transferencia de tecnología a cambio de una cuota. Desde el 1° de enero de 2002, la cuota por asistencia técnica se estableció en el monto que sea mayor de entre U.S.\$4.0 millones (ajustado anualmente por la inflación en los Estados Unidos) y el 5% de la utilidad de operación consolidada definida como utilidad antes de la ganancia o pérdida por intereses (calculada antes de deducir la contraprestación por asistencia técnica, los impuestos a la utilidad y las partidas correspondientes a la depreciación y amortización determinadas conforme a Mex NIF). La cuota por asistencia técnica es parte de la tarifa máxima y es recolectada a través de la tarifa máxima cobrada. En 2018, 2019 y 2020 esta cuota fue de \$411.5 millones de pesos, \$461.5 millones de pesos y \$289.2 millones de pesos, respectivamente.

Honorarios por Asistencia técnica en Jamaica.

Antes la adquisición de DCA, MBJA tenía un acuerdo de asistencia técnica con Vantage, en virtud del cual Vantage proporcionaba servicios de gestión y consultoría, así como asistencia técnica, conocimiento y experiencia tecnológica y de la industria a cambio de una tarifa. Este acuerdo de asistencia técnica expiró en 2015 y no fue renovado.

NMIA no cuenta con acuerdo de asistencia técnica con terceros.

Derechos de Concesión.

Derechos de concesión en México.

La Compañía está sujeta a la Ley Federal de Derechos, la cual requiere que cada uno de los aeropuertos mexicanos pague una cuota al Gobierno Federal, que actualmente es igual al 5% de los ingresos anuales brutos (excluyendo los ingresos por adiciones a bienes concesionados) de cada concesionaria obtenidos por el uso de bienes de dominio público en los términos de su concesión. La tasa del derecho sobre bienes concesionados podría variar anualmente, según lo determine el Congreso y no se puede asegurar que esta cuota no se incremente en un futuro. En caso de que el Congreso incremente el derecho sobre bienes concesionados, se estará en posibilidad de solicitar un incremento en las tarifas máximas a la SCT, sin embargo, no existe seguridad de que la SCT apruebe dicha solicitud.

En 2018, 2019 y 2020 los derechos sobre bienes concesionados fueron de \$533.5 millones de pesos, \$599.1 millones de pesos y \$406.0 millones de pesos, respectivamente.

Derechos de concesión en Jamaica.

Bajo los términos del Contrato de Concesión y la correspondiente legislación fiscal, MBJA está obligado a pagar un derecho mensual de concesión por unidad de tráfico al gobierno de Jamaica, para poder utilizar y desarrollar los activos sujetos a la concesión. MBJA también está obligado a pagar una cuota de concesión adicional equivalente al 45% de los ingresos obtenidos en exceso a los ingresos presupuestados establecidos en el Contrato de Concesión. Esta cuota de concesión adicional se considera del periodo de abril a marzo de cada año, con un pago anual requerido.

De acuerdo con el Contrato de Concesión, una vez que se alcanza el monto anualizado (medido desde la primera contribución de capital al concesionario) de la tasa interna de retorno acumulada del 25.0% (“IRR Hurdle”), cualquier distribución de capital por encima del IRR Hurdle a los accionistas de MBJA, deben ser correspondidos con un pago igual a la AAJ, como propietario de los activos de la concesión (“Pago de Beneficios en Exceso”). Las distribuciones de capital incluyen cualquier dividendo, reducción de capital, interés, comisión, préstamo u otro pago a los accionistas de MBJA. Hasta la fecha, no se ha alcanzado el límite de IRR de MBJA. El acumulado a diciembre de 2020 fue del 19.0%.

La tarifa por aplicar en el 2018 fue de U.S.\$2.87 por unidad de tráfico. En el 2018, la suma de este derecho de concesión ascendió a \$542.9 millones de pesos. La tarifa por aplicar en el 2019 fue de U.S.\$2.93 por unidad de tráfico. En el 2019, la suma de este derecho de concesión ascendió a \$611.5 millones de pesos. La tarifa por aplicar en el 2020 fue de U.S.\$2.94 por unidad de tráfico. En 2020, la suma de este derecho de concesión ascendió a \$208.2 millones de pesos.

La cuota adicional de los derechos sobre bienes concesionados para el año de la concesión que finalizó en marzo de 2018, marzo de 2019 y marzo de 2020 fue de U.S.\$15.9 millones, U.S.\$16.9 millones y U.S.\$17.2 millones, respectivamente.

Bajo los términos del Contrato de Concesión de NMIA y la legislación fiscal pertinente, PACKAL debe pagar una tarifa de concesión mensual del 62.01% del total de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos de NMIA, al gobierno de Jamaica para permitirle usar y desarrollar los activos sujetos a la concesión.

Del 10 de octubre al 31 de diciembre de 2019, la tarifa de concesión de PACKAL fue de \$107.6 millones de pesos. Para 2020, PACKAL pagó \$294.1 millones de pesos de tarifa de concesión.

Depreciación y amortización.

Depreciación y amortización de activos en México.

Los costos por depreciación y amortización reflejan principalmente la amortización del valor de la concesión en cada una de las 12 concesiones mexicanas, las cuales comenzaron a amortizarse para fines contables en agosto de 1999, fecha en la cual el valor de las concesiones fue determinado con base en el valor asignado por AMP a las acciones Serie “BB” como parte de su derecho a adquirir el 15% de participación en la Compañía por medio de la licitación pública que ganó. Adicionalmente, se amortiza el valor de ciertos bienes adquiridos o construidos en los aeropuertos conforme a los compromisos de inversión establecidos en los PMD. En 2018 y 2020 no hubo amortización anticipada. En 2019 estas amortizaciones totalizaron \$46.8 millones de pesos. Para información adicional con respecto a gastos de depreciación y amortización, ver Notas 7, 8, 9, 10 y 11 de los estados financieros consolidados auditados.

Depreciación y amortización de activos en Jamaica.

Los gastos de depreciación y amortización en Jamaica reflejan principalmente la amortización de la inversión en nuestros 2 aeropuertos jamaicanos, el valor de ciertos activos fijos que adquirió en virtud de las necesidades de inversión en el marco del Programa de Desarrollo de Inversión y la amortización del valor razonable de las concesiones aeroportuarias. Para información adicional con respecto a gastos de depreciación y amortización, ver Notas 7, 8, 9, 10 y 11 de los estados financieros consolidados auditados.

Costo por adiciones a bienes concesionados.

Conforme al Programa Maestro de Desarrollo en México y al Programa de Desarrollo de Inversión en Jamaica, la Compañía tiene el compromiso de invertir en adiciones y mejoras a bienes concesionados, y estas inversiones son registradas según IFRIC 12. En el caso de GAP, debido a que contrata los servicios de construcción por medio de un proceso de licitación a terceros, las cantidades pagadas a éstos reflejan los costos a valor de mercado, ya que GAP no obtiene ningún margen de utilidad. Debido a que el ingreso por adiciones a bienes concesionados es igual al costo por adiciones a bienes concesionados, la aplicación de esta IFRIC 12 no tiene ningún impacto en el flujo de efectivo y los resultados de la Compañía.

Impuestos.

La Compañía y cada una de las subsidiarias pagan impuestos sobre una base individual (y no de forma consolidada).

La tasa efectiva de impuestos en 2018, 2019 y 2020 fue de 26.6%, 25.8% y 19.6%, respectivamente.

En 2020, la tasa efectiva de impuestos de la compañía disminuyó 610 puntos base en comparación con el 2019, como resultado de una disminución del impuesto sobre la renta \$1,333.3 millones de pesos, debido a una disminución de 67.6% en la utilidad antes de impuestos debió al COVID-19. Esta disminución fue parcialmente compensada por el aumento del beneficio del impuesto diferido por \$91.1 millones de pesos, derivado por una mayor tasa de inflación, que incrementó de 2.8% en 2019 a un 3.2% en 2020.

En 2019, la tasa efectiva de impuestos de la Compañía disminuyó en 80 puntos base en comparación con el 2018, como resultado de una disminución de \$61.7 millones de pesos, debido principalmente a una excepción para los aeropuertos ubicados en la frontera Norte de México con los Estados Unidos de América, para los cuales la tasa del impuesto sobre la renta para 2019 fue del 20%, aplicando el “Decreto de Estímulos Fiscales Región Fronteriza Norte” que reduce el impuesto sobre la renta aplicable en un tercio y una disminución en el impuesto sobre la renta diferido de \$84.1 millones de pesos, derivado de una disminución en la tasa de inflación, que pasó de 4.8% en 2018 a 2.8% en 2019, efecto compensado por un aumento en la utilidad antes de impuestos de 4.8%.

En 2018, la tasa efectiva de impuestos de la Compañía incrementó en 340 puntos base en comparación con el 2017, originada por una disminución del beneficio del impuesto diferido de \$160.5 millones de pesos, como resultado de una menor inflación, que pasó de un 6.8% en 2017 a un 4.8% en 2018. Además, se generó un incremento en el impuesto causado de \$267.9 millones de pesos por el aumento de la utilidad antes de impuestos de 13.5%.

GAP pagó \$2,263.4 millones de pesos, \$2,163.1 millones de pesos y \$812.0 millones de pesos en impuestos corporativos en 2018, 2019 y 2020, respectivamente, representando 32.3%, 29.4% y 34.0% de nuestra utilidad antes de impuestos.

Impuestos en México.

A partir de 2014 entraron en vigencia cambios significativos a las leyes tributarias aplicables en México, con efectos sustanciales para los contribuyentes mexicanos (según se publicó en el Diario Oficial el 11 de diciembre de 2013, en la “Reforma Fiscal de 2014”).

El principal cambio que afectó el negocio de GAP desde la Reforma Fiscal de 2014 fue el efecto en los impuestos sobre la renta diferidos causado por la reforma a la Ley del Impuesto sobre la Renta, por la cual la tasa del impuesto a la renta se incrementó prospectivamente de 28% a 30%. La nueva tasa de impuesto a la renta aplica a todas las entidades mexicanas excepto aquellas entidades con operaciones ubicadas en el lado mexicano de la frontera con los Estados Unidos, que estarán sujetas a una tasa de impuesto sobre la renta del 20% de conformidad con el “Decreto de Estímulos Fiscales Región Fronteriza Norte”. El 30 de diciembre de 2020, el gobierno mexicano publicó un decreto en el Diario Oficial que extiende el periodo durante el cual se aplicará la tasa del impuesto sobre la renta del 20% hasta el 31 de diciembre de 2024.

Generalmente, la Compañía revisa la recuperación del activo por impuestos diferidos, los cuales van disminuyendo en la medida en que el beneficio fiscal futuro ya no sea probable, basándose en un análisis de las utilidades gravables históricas, utilidades gravables proyectadas y el tiempo que se estima tomará revertir las diferencias temporales existentes. Adicionalmente, la legislación fiscal en México permite que las compañías que apliquen tasas fiscales de amortización menores a las máximas autorizadas, modifiquen dichas tasas de amortización cada cinco años, sin que excedan la tasa máxima permitida. A partir de 2000, las tasas fiscales que se utilizaron para amortizar las concesiones aeroportuarias y los derechos de uso de las instalaciones aeroportuarias fueron menores que la tasa máxima autorizada del 15%.

De acuerdo con el mecanismo establecido para recuperar el impuesto al activo, GAP tiene 10 años empezando en 2008 para recuperar dicho impuesto. Cada año la Compañía revisa y ajusta según sea necesario, las proyecciones financieras basadas en las expectativas de ingresos, gastos e inversiones comprometidas en el PMD, así como por las nuevas tarifas máximas y tráfico de pasajeros. Los cambios descritos anteriormente dieron como resultado un aumento en la capacidad de la Compañía para recuperar impuesto al activo que previamente se había determinado como irrecuperable, combinado con las proyecciones financieras de la Compañía desde 2008 y hasta 2017, la Compañía reconoció \$354.9 millones de pesos en 2007 asociados al impuesto al activo recuperable pagado en años anteriores. Durante 2018, se recuperaron \$25.3 millones de pesos de la cantidad reconocida en 2007. En 2019 y 2020 se recuperaron \$18.5 millones de pesos y \$14.9 millones de pesos respectivamente, y la Compañía que no se puede recuperar ningún crédito fiscal por activos adicionales.

Impuestos en Jamaica.

Las compañías jamaicanas, incluyendo nuestros aeropuertos jamaicanos, están obligadas a pagar impuestos por su utilidad fiscal, impuestos sobre ciertos gastos de personal e impuesto al valor agregado de algunos servicios ofrecidos.

El impuesto se aplica sobre la utilidad fiscal a una tasa de 25%, pero la utilidad fiscal puede ser reducida por un crédito fiscal de hasta el importe total de los impuestos del empleador pagados durante el ejercicio en cualquier año fiscal. Sin embargo, el crédito fiscal puede interrumpirse si hay dividendos pagados a los accionistas en los siguientes años fiscales basados en la fórmula acordada. En 2018, 2019 y 2020, MBJA incurrió en U.S.\$9.4 millones (\$179.9 millones de pesos), U.S.\$9.7 millones (\$186.8 millones de pesos) y U.S.\$1.0 millones (\$20.7 millones de pesos), respectivamente, en impuesto sobre la renta por pagar. A partir de 10 de octubre al 31 de diciembre de 2019 y el todo el año 2020, PACKAL no incurrió en impuesto sobre la renta durante el período debido al hecho de que los gastos excedieron los ingresos del período.

Participación de los trabajadores en las utilidades

Participación de los trabajadores en las utilidades en México

La Compañía ha estado sujeta al régimen legal de participación de utilidades a los trabajadores establecido en la Ley Federal del Trabajo. De conformidad con este régimen, el 10% de las utilidades anuales no consolidadas de cualquier empresa (calculadas para efectos fiscales) se debe distribuir entre todos sus empleados, excepto el Director General. La participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas, se deriva de la utilidad gravable determinada para los efectos del impuesto sobre la renta modificada por ciertas provisiones.

Participación de los trabajadores en las utilidades en Jamaica

Los aeropuertos jamaicanos de la Compañía no están sujetos al régimen legal de participación de utilidades a los trabajadores.

Planes de Jubilación.

Planes de Jubilación en México.

Bajo la legislación mexicana, se deben hacer pagos equivalentes al 2% al salario diario integrado de los trabajadores a un plan de contribución definida, que forma parte del sistema de ahorro para el retiro. Este gasto fue de \$7.2 millones de pesos en 2018, \$8.0 millones de pesos en 2019 y \$8.7 millones de pesos en 2020.

Planes de Jubilación en Jamaica.

MBJA cuenta con un esquema definido de contribución de pensiones en el que los activos se encuentran en un fideicomiso administrado por separado. Bajo este esquema de contribución de pensiones MBJA paga contribuciones fijas al fondo, que son financiadas por pagos hechos por los empleados y la Compañía. Las contribuciones al plan son cargadas en el estado de resultados integral en el año en que se generan.

Desde el 10 de Octubre de 2020, PACKAL cuenta con un esquema de contribución definida debido a que todos los empleados son permanentes. Los activos de la pensión se mantienen en un Plan de Jubilación Aprobado. En el marco de este plan de pensiones de cotización, PACKAL paga cotizaciones porcentuales fijas al fondo, que se financian con los pagos de los empleados y de la empresa. Las contribuciones de PACKAL se cargan al estado de resultados integrales del año al que se refieren.

Efectos de la devaluación y la inflación.

La siguiente tabla refleja, por los años que se indican, el porcentaje en que se devaluó o apreció el peso en relación con el dólar, la tasa de inflación en México, la tasa de inflación en los Estados Unidos y el porcentaje en que el PIB, en México cambió respecto del periodo anterior.

	Al 31 de diciembre de		
	2018	2019	2020
(Apreciación) del peso mexicano comparado con el dólar americano ⁽¹⁾	(0.3%)	(4.3%)	5.9%
Tasa de inflación en México ⁽²⁾	4.8%	2.8%	3.2%
Tasa de inflación en Estados Unidos ⁽³⁾	1.9%	2.3%	1.4%
Incremento en el producto interno bruto en México ⁽⁴⁾	2.0%	(0.1)%	(8.2)%

(1) Basado en los tipos de cambio para el pago de deudas en moneda extranjera, de acuerdo con el Banco de México, al final de cada periodo, que fueron los siguientes: \$19.6829 pesos por dólar al 31 de diciembre de 2018, \$18.8452 pesos por dólar al 31 de diciembre de 2019 y \$19.9487 pesos por dólar al 31 de diciembre de 2020.

(2) Basado en el cambio del Índice Nacional de Precios al Consumidor en México respecto del periodo anterior, según lo reportado por el INEGI. El Índice Nacional de Precios al Consumidor en México al final del periodo fue de 103.019 en 2018, 105.934 en 2019 y 109.272 en 2020.

(3) De conformidad con el Departamento de Estadísticas del Trabajo de Estados Unidos (*U.S. Department of Labor, Bureau of Labor Statistics*).

(4) Cifra estimada de conformidad con el INEGI.

Las condiciones generales de la economía mexicana, la devaluación del peso con respecto al dólar americano, la inflación y las altas tasas de interés han afectado negativamente en el pasado, y pueden en el futuro afectar negativamente, lo siguiente:

- *Costos de depreciación y amortización.* De conformidad con las NIIF, si la inflación acumulada en un periodo de tres años se acerca o excede el 100% se deberán represar los estados financieros. Por lo tanto, los activos no monetarios deben ser actualizados y la depreciación y amortización de estos activos será mayor, afectando negativamente la utilidad neta.
- *Tarifas de uso de aeropuerto.* En México la TUA para pasajeros internacionales se denomina actualmente en dólares americanos (aunque se facturan y pagan en pesos), mientras que la TUA para pasajeros nacionales se denomina en pesos. En consecuencia, una apreciación del peso frente al dólar podría causar la disminución en los ingresos por la TUA para pasajeros internacionales y por consecuencia a los ingresos aeronáuticos. Esto podría producir una disminución de los ingresos denominados en pesos en comparación con el año anterior, debido a que las tarifas por los servicios prestados en vuelos o pasajeros internacionales están denominadas en dólares, pero que en general se facturan y pagan en pesos mexicanos con base al tipo de cambio promedio del mes anterior al vuelo en el que el cargo haya ocurrido.
- *Ingreso (costo) financiero.* De conformidad con las NIIF, el ingreso (costo) financiero refleja las ganancias o pérdidas derivadas de operaciones en moneda extranjera y las ganancias o pérdidas de los intereses cobrados y pagados, y como consecuencia, una devaluación o apreciación del peso podría afectar el ingreso (costo) financiero.

- *Tarifas Máximas en pesos.* En México, las tarifas para servicios a vuelos internacionales o para pasajeros internacionales se denominan en dólares americanos, pero se facturan y se pagan en pesos, tomando como base el tipo de cambio promedio del mes anterior a cada vuelo. Durante 2018, 2019 y 2020 la TUA se cobró a las aerolíneas dentro de un periodo máximo de 57, 54 y 67 días, respectivamente, siguientes a la fecha del día del vuelo. La Compañía establece sus tarifas, tan cercanas como sea posible, a las tarifas máximas que se pueden cobrar. Debido a que sólo se pueden ajustar las tarifas cada 6 meses (o antes en caso de que la inflación acumulada medida en función de la variación del Índice Nacional de Precios al Productor, excluyendo petróleo exceda del 5%), una devaluación del peso en comparación del dólar americano, sobre todo al final del año, podría causar que se excedieran las tarifas máximas en uno o más de los aeropuertos mexicanos, lo que podría generar sanciones por parte de la AFAC, que en caso de que se repitieran en tres ocasiones podría provocar la cancelación de las concesiones mexicanas. En el supuesto de que cualquiera de las concesiones mexicanas fuera terminada, las demás concesiones mexicanas también podrían ser terminadas. Adicionalmente, si el peso se apreciara en comparación al dólar, se podrían estar subestimando las tarifas específicas que se pueden cobrar por servicios regulados y no se podrían ajustar los precios hacia arriba a fin de maximizar el ingreso regulado.
- *Ingresos no aeronáuticos.* Adicionalmente, algunos de los contratos de la Compañía relacionados con los ingresos no aeronáuticos están denominados en dólares y se facturan en dólares, sin embargo, algunos de estos se cobran en pesos mexicanos. En consecuencia, la apreciación del peso frente al dólar podría causar la disminución de los ingresos por los contratos denominados en dólares.

Resultados de operación por subsidiaria

Históricamente, los aeropuertos más productivos han sido los Aeropuertos Internacionales de Guadalajara, Los Cabos, Montego Bay y Puerto Vallarta, los cuales atienden a la mayoría de los pasajeros internacionales. Sin embargo, en 2020 por el impacto del COVID-19 en las áreas turísticas de los aeropuertos de la Compañía, el aeropuerto de Tijuana fue el segundo aeropuerto con más tráfico de pasajeros, en 2020 tuvo el menor porcentaje de decremento en el tráfico de pasajeros, disminuyendo 29.2%.

La productividad por aeropuerto se determina dividiendo la utilidad de operación en cada aeropuerto entre los ingresos totales de dicho aeropuerto. Los márgenes de operación en el aeropuerto de Tijuana han sido históricamente más bajos que en los otros aeropuertos porque las tarifas máximas aplicables a los servicios aeronáuticos que se proporcionan en dicho aeropuerto son más bajas que aquéllas aplicables al resto de los aeropuertos principales de GAP. Esto es porque la proporción del cargo por la amortización de la concesión con respecto al total de ingresos es mucho más alta en el aeropuerto de Tijuana que en los otros aeropuertos principales, ya que el valor original de la Concesión asignado para el aeropuerto de Tijuana fue proporcionalmente más elevado.

La tabla siguiente presenta los resultados de operación por los años que se indican para cada uno de los principales aeropuertos y otras subsidiarias:

	Al 31 de diciembre de		
	2018	2019	2020
(millones de pesos, excepto los porcentajes)			
Guadalajara:			
Ingresos:			
Servicios aeronáuticos.....	\$ 2,824.7	\$ 2,978.6	\$ 2,103.6
Servicios no aeronáuticos.....	796.7	938.4	591.8
Subtotal Ingresos.....	3,621.4	3,917.1	2,695.4
Servicios por adiciones a bienes concesionados ⁽⁵⁾	110.4	858.8	614.5
Ingresos Totales	3,731.8	4,775.9	3,309.8
Costo total.....	1,277.1	2,176.6	1,837.4

	Al 31 de diciembre de		
	2018	2019	2020
	(millones de pesos, excepto los porcentajes)		
Costos de operación ⁽⁴⁾	769.0	867.2	752.5
Costo por adiciones a bienes concesionados ⁽⁵⁾	110.4	858.8	614.5
Depreciación y amortización.....	310.9	346.6	369.0
Otros gastos	86.8	103.9	101.4
Utilidad de operación.....	2,454.8	2,599.3	1,472.5
Margen de operación ⁽¹⁾	65.8%	54.4%	44.5%

Tijuana:

Ingresos:

Servicios aeronáuticos.....	\$ 1,344.1	\$ 1,568.3	\$ 1,192.2
Servicios no aeronáuticos.....	326.2	454.1	335.4
Subtotal Ingresos.....	1,670.3	2,022.4	1,527.6
Servicios por adiciones a bienes concesionados(5)	101.0	300.2	681.8
Total de ingresos	1,771.3	2,322.6	2,209.4
Costo total	729.0	1,047.7	1,407.3
Costos de operación(4).....	364.6	447.6	406.9
Costo por adiciones a bienes concesionados(5).....	101.0	300.2	681.8
Depreciación y amortización.....	180.9	207.0	254.6
Otros gastos	82.5	92.9	64.1
Utilidad de operación	1,042.4	1,274.9	802.1
Margen de operación(1)	58.9%	54.9%	36.3%

Los Cabos:

Ingresos:

Servicios aeronáuticos.....	\$ 1,244.1	\$ 1,364.7	\$ 971.0
Servicios no aeronáuticos.....	698.9	787.4	460.9
Subtotal Ingresos.....	1,943.0	2,152.2	1,432.0
Servicios por adiciones a bienes concesionados(5)	347.0	299.2	339.2
Total de ingresos	2,290.0	2,451.3	1,771.2
Costo total	1,017.8	1,054.0	1,014.6
Costos de operación(4).....	403.7	475.0	367.0
Costo por adiciones a bienes concesionados(5).....	347.0	299.2	339.2
Depreciación y amortización.....	217.9	234.7	265.6
Otros gastos.....	49.3	45.0	42.7
Utilidad de operación	1,272.2	1,397.3	756.6
Margen de operación(1)	55.6%	57.0%	42.7%

Puerto Vallarta:

Ingresos:

Servicios aeronáuticos.....	\$ 1,088.4	\$ 1,183.6	776.4
Servicios no aeronáuticos.....	399.4	455.7	266.4
Subtotal Ingresos.....	1,487.8	1,639.3	1,042.9
Servicios por adiciones a bienes concesionados(5)	40.3	57.7	67.0
Total de ingresos	1,528.2	1,697.0	1,109.9
Costo total	585.6	645.3	583.1

	Al 31 de diciembre de		
	2018	2019	2020
	(millones de pesos, excepto los porcentajes)		
Costos de operación(4)	352.6	386.3	294.8
Costo por adiciones a bienes concesionados(5).....	40.3	57.7	67.0
Depreciación y amortización.....	153.2	156.4	168.6
Otros gastos.....	39.5	45.0	52.7
Utilidad de operación	942.6	1,051.7	526.8
Margen de operación(1)	61.7%	62.0%	47.5%
Montego Bay:			
Ingresos:			
Servicios aeronáuticos.....	\$ 1,419.7	\$ 1,512.2	\$ 695.9
Servicios no aeronáuticos.....	543.9	585.3	327.2
Subtotal Ingresos.....	1,963.6	2,097.5	1,023.0
Servicios por adiciones a bienes concesionados(5)	546.0	136.4	138.8
Total de ingresos	2,509.5	2,233.9	1,161.8
Costo total	1,866.8	1,604.8	1,250.7
Costos de operación(4).....	986.3	1,068.4	598.1
Costo por adiciones a bienes concesionados(5).....	546.0	136.4	138.8
Depreciación y amortización.....	355.0	399.8	512.1
Otros gastos (ingresos).....	(20.4)	0.4	1.8
Utilidad (pérdida) de operación.....	642.7	629.0	(88.9)
Margen de operación(1)	25.6%	28.2%	(7.7)%
Guanajuato:			
Ingresos:			
Servicios aeronáuticos.....	\$ 484.8	\$ 584.7	\$ 338.6
Servicios no aeronáuticos.....	148.1	180.3	113.8
Subtotal Ingresos.....	632.9	765.0	452.5
Servicios por adiciones a bienes concesionados(5)	16.2	32.9	36.3
Total de ingresos	649.2	797.8	488.8
Costo total	241.1	320.5	272.7
Costos de operación(4).....	149.4	169.1	137.9
Costo por adiciones a bienes concesionados(5).....	16.2	32.9	36.3
Depreciación y amortización.....	61.1	101.7	72.4
Otros gastos.....	14.4	16.9	26.2
Utilidad de operación	408.0	477.3	216.0
Margen de operación(1)	62.9%	59.8%	44.2%
Hermosillo:			
Ingresos:			
Servicios aeronáuticos.....	\$ 306.1	\$ 337.4	\$ 204.7
Servicios no aeronáuticos.....	82.9	97.7	64.6
Subtotal Ingresos.....	389.0	435.1	269.3
Servicios por adiciones a bienes concesionados(5)	47.5	3.3	19.3
Total de ingresos	436.6	438.4	288.6
Costo total	283.0	247.3	230.8
Costos de operación(4).....	142.4	152.5	116.9

-
- (1) El margen de operación por aeropuerto se determina dividiendo la utilidad de operación de cada aeropuerto o grupo de aeropuertos entre el total de ingresos de dicho aeropuerto o grupo de aeropuertos.
 - (2) Refleja los resultados de operación de los aeropuertos ubicados en Morelia, La Paz, Aguascalientes, Mexicali, Los Mochis y Manzanillo, también incluye información de la operación del aeropuerto de Kingston por el periodo de 10 de octubre al 31 de diciembre de 2019 y por todo el periodo 2020.
 - (3) Otras subsidiarias refleja los resultados de operaciones de las compañías proveedoras de servicios administrativos, operativos y de estacionamiento de automóviles, así como la operación propia de GAP en lo individual.
 - (4) Incluye el costo del servicio, asistencia técnica y derechos sobre bienes concesionados.
 - (5) Corresponde a los ingresos y costos por el reconocimiento de IFRIC 12, que no tienen un efecto en los flujos de efectivo o resultados de la Compañía.

construcción de una nueva pista y calle de rodaje paralela a la pista principal en el aeropuerto de Guadalajara (iv) instalación de 12 paneles solares en 12 aeropuertos y (v) expansión del edificio terminal de Montego Bay.

Ingresos por aeropuerto.

Los ingresos totales del Aeropuerto de Guadalajara disminuyeron \$1,466.0 millones de pesos o 30.7%, de \$4,775.9 millones de pesos en 2019 a \$3,309.8 millones de pesos en 2020 (los ingresos disminuyeron \$1,221.7 millones de pesos o 31.2%, tomando en cuenta sólo los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos). Los ingresos por servicios aeronáuticos disminuyeron \$875.0 millones de pesos, o 29.4%, de \$2,978.6 millones de pesos en 2019 a \$2,103.6 millones de pesos en 2020, principalmente debido al decremento de \$697.9 millones de pesos o 27.7% originado por la TUA, impulsado por un 45.3% de decremento en el tráfico de pasajeros y parcialmente compensado por el incremento en las tarifas específicas a partir del 1° de enero de 2020. Los ingresos por servicios no aeronáuticos disminuyeron \$346.7 millones de pesos o 36.9%, de \$938.4 millones de pesos en 2019 a \$591.8 millones de pesos en 2020, debido principalmente a una disminución de \$145.1 millones de pesos en los ingresos de los negocios operados por terceros, tales como operaciones de alimentos y bebidas, arrendadora de autos, arrendamiento de espacio y tiendas libres de impuestos “Duty-free”. Los ingresos de las líneas de negocio operados por GAP disminuyeron \$201.5 millones de pesos o 52.1%, principalmente como consecuencia de la disminución de los ingresos relacionados con estacionamientos, tiendas de conveniencia, salas VIP y publicidad. Los ingresos por adiciones a bienes concesionados disminuyeron \$224.3 millones de pesos o 28.4% en 2020, comparado con 2019.

Los ingresos totales en el Aeropuerto de Tijuana disminuyeron \$113.3 millones de pesos o 4.9%, de \$2,322.6 millones de pesos en 2019 a \$2,209.4 millones de pesos en 2020 (los ingresos disminuyeron \$494.8 millones de pesos o 24.5% teniendo en cuenta sólo los ingresos de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos). Los ingresos aeronáuticos disminuyeron \$376.1 millones de pesos o 24.0%, pasando de \$1,568.3 millones de pesos en 2019 a \$1,192.2 millones de pesos en 2020. Este decremento en ingresos por servicios aeronáuticos se debió principalmente a una disminución por la TUA de \$343.7 millones de pesos, derivado de una disminución de 29.2% en el tráfico de pasajeros, así como en los ingresos por aterrizaje, arrendamiento de espacio a las líneas aéreas estacionamiento de aeronaves y seguridad que en conjunto disminuyeron \$23.6 millones de pesos y parcialmente compensados por el incremento en las tarifas específicas a partir del 1° de enero de 2020. Los ingresos por servicios no aeronáuticos disminuyeron \$118.7 millones de pesos, o 26.1% pasando de \$454.1 millones de pesos en 2019 a \$335.4 millones de pesos en 2020, debido principalmente a un decremento de \$76.6 millones de pesos en ingresos de líneas de negocios operadas por GAP, incluyendo salones VIP, estacionamiento, publicidad, tiendas de conveniencia y una disminución de \$42.1 millones de pesos en ingresos de líneas de negocio operadas por terceros incluyendo arrendadora de autos y operaciones de alimentos y bebidas. Los ingresos de servicios por adiciones a bienes concesionados incrementaron \$381.5 millones de pesos o 127.1% en 2020, en comparación con 2019.

Los ingresos totales en el Aeropuerto de Los Cabos disminuyeron \$680.1 millones de pesos, o 27.7% de \$2,451.3 millones de pesos en 2019 a \$1,771.2 millones de pesos en 2020 (los ingresos disminuyeron \$720.2 millones de pesos o 33.5% teniendo en cuenta sólo los ingresos de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos). Ingresos por servicios aeronáuticos disminuyeron \$393.7 millones de pesos, o 28.8% pasando de \$1,364.7 millones de pesos en 2019 a \$971.0 millones de pesos en 2020. Este decremento en los ingresos por servicios aeronáuticos se debió principalmente al decremento de \$308.9 millones de pesos o 26.9% en la TUA, originado por la disminución de 45.4% en el tráfico de pasajeros y a la disminución en los ingresos por aterrizaje, cargos de seguridad del aeropuerto y servicios complementarios por un total de \$71.8 millones de pesos compensado parcialmente por el incremento en las tarifas específicas a partir del 1° de enero de 2020. Los ingresos por servicios no aeronáuticos disminuyeron \$326.5 millones de pesos o el 41.5% pasando de \$787.4 millones de pesos en el 2019 a \$460.9 millones de pesos en el 2020, debido principalmente a una disminución de \$264.5 millones de pesos en los ingresos por líneas de negocios operados por terceros, incluyendo tiendas libres de impuestos “Duty-free”, las operaciones de alimentos y bebidas, tiendas, tiempo compartido y arrendamiento de autos, así como una disminución de \$62.0 millones de pesos en los ingresos por líneas de negocios operados por GAP, incluyendo renta de automóviles, publicidad y salones VIP. Los ingresos por adiciones a bienes concesionados aumentaron \$40.1 millones de pesos, o 13.4% en 2020, comparado con 2019.

Los ingresos en el Aeropuerto de Puerto Vallarta disminuyeron \$587.1 millones de pesos o 34.6%, de \$1,697.0 millones de pesos en 2019 a \$1,109.9 millones de pesos en 2020 (los ingresos disminuyeron \$596.4 millones de pesos o un 36.4% tomando en cuenta sólo los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos),

debido a la disminución de \$407.2 millones de pesos o 34.4% en los ingresos aeronáuticos, de \$1,183.6 millones de pesos en 2019 a \$776.4 millones de pesos en 2020. Este decremento en ingresos por servicios aeronáuticos se debió a una disminución en los ingresos por la TUA de \$337.8 millones de pesos, causado principalmente por una disminución del 49.8% en el tráfico de pasajeros, y una disminución de \$62.7 millones de pesos en los cargos por aterrizaje, cargos por seguridad, y servicios complementarios, parcialmente compensado por el incremento en las tarifas específicas a partir del 1° de enero de 2020. El decremento de los servicios no aeronáuticos por \$189.3 millones de pesos o 41.5%, de \$455.7 millones de pesos en 2019 a \$266.4 millones de pesos en 2020 se debió principalmente al decremento de \$133.2 millones de pesos en los ingresos por negocios operados por terceros, incluyendo locales comerciales, tiempos compartidos, arrendadora de autos, operaciones de alimentos y bebidas y tiendas libres de impuestos “Duty-free”, así como una disminución en los ingresos de líneas de negocios operados por GAP de \$56.1 millones de pesos, principalmente en tiendas de conveniencia y salas VIP. Los ingresos por adiciones a bienes concesionados incrementaron \$9.3 millones de pesos o 16.2% en 2020 comparados con 2019.

Los ingresos totales en el Aeropuerto de Montego Bay disminuyeron \$1,072.0 millones de pesos o 48.0%, de \$2,233.9 millones de pesos en 2019 a \$1,161.8 millones de pesos en 2020 (los ingresos disminuyeron \$1,074.5 millones de pesos o 51.2% teniendo en cuenta sólo los ingresos de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos). Los ingresos por servicios aeronáuticos disminuyeron \$816.3 millones de pesos o 54.0%, pasando de \$1,512.2 millones de pesos en 2019 a \$695.9 millones de pesos en 2020. Los ingresos por servicios aeronáuticos disminuyeron en 2020 principalmente por una disminución en los ingresos por la TUA de \$486.1 millones de pesos o 52.8%, así como una disminución de \$143.5 millones de pesos o 53.6% en ingresos por cargos en seguridad del aeropuerto y cargos por aterrizaje. Los ingresos por servicios no aeronáuticos disminuyeron \$258.2 millones de pesos o 44.1%, de \$585.3 millones de pesos en 2019 a \$327.2 millones de pesos en 2020, principalmente debido a un decremento de \$238.9 millones de pesos en ingresos por negocios operados por terceros, como tiendas libres de impuestos “Duty-free”, arrendadora de autos, arrendamiento de espacio y operaciones de alimentos y bebidas. Los ingresos por servicios por adiciones a bienes concesionados aumentaron en \$2.4 millones de pesos o 1.8% en 2020 comparado con 2019.

Los ingresos totales en el Aeropuerto de Guanajuato disminuyeron \$309.0 millones de pesos o 38.7%, de \$797.8 millones de pesos en 2019 a \$488.8 millones de pesos en 2020 (los ingresos disminuyeron \$312.5 millones de pesos o un 40.9% tomando en cuenta sólo los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos). Los ingresos por servicios aeronáuticos disminuyeron \$246.0 millones de pesos o 42.1%, pasando de \$584.6 millones de pesos en 2019 a \$338.6 millones de pesos en 2020, debido principalmente al decremento de la TUA por \$214.8 millones de pesos o 42.3%, impulsado por el decremento de 49.6% en el tráfico de pasajeros, así como por la disminución de \$26.2 millones de pesos en los ingresos por cargos por aterrizaje, cargos por seguridad del aeropuerto y servicios complementarios, parcialmente compensado por el incremento en las tarifas específicas a partir del 1° de enero de 2020. Los ingresos por servicios no aeronáuticos disminuyeron \$66.5 millones de pesos o 36.9%, pasando de \$180.3 millones de pesos en el 2019 a \$113.8 millones de pesos en el 2020. Este decremento es resultado de \$23.8 millones de pesos en los ingresos por servicios operados por terceros, incluyendo tiendas minoristas, operaciones de alimentos y bebidas, arrendamiento de espacio a las aerolíneas y arrendadoras de autos. Así como una disminución de \$42.7 millones de pesos en ingresos de negocios operados por la Compañía, incluyendo ingresos relacionados con salones VIP, cargos de estacionamiento y tiendas de conveniencia. Los ingresos por adiciones a bienes concesionados aumentaron en \$3.5 millones de pesos o 10.6% en 2020 comparados con 2019.

Los ingresos totales en el Aeropuerto de Hermosillo, disminuyeron \$149.8 millones de pesos o 34.2%, de \$438.4 millones de pesos en 2019 a \$288.6 millones de pesos en 2020 (los ingresos disminuyeron \$165.8 millones de pesos o 38.1%, tomando en cuenta sólo los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos). Los ingresos por servicios aeronáuticos disminuyeron \$132.7 millones de pesos o 39.3%, de \$337.4 millones de pesos en 2019 a \$204.7 millones de pesos en 2020, debido principalmente a la disminución en los ingresos por TUA de \$108.1 millones de pesos o 40.1%, causado principalmente por una disminución en tráfico de pasajeros de 47.5%, así como un decremento de \$20.6 millones de pesos por servicios complementarios, en ingresos de cargos por aterrizaje y estacionamiento de aeronaves, parcialmente compensado por el incremento en las tarifas específicas a partir del 1° de enero de 2020. Los ingresos por servicios no aeronáuticos disminuyeron \$33.1 millones de pesos o 33.9%, de \$97.7 millones de pesos en 2019 a \$64.6 millones de pesos en 2020, debido principalmente a una disminución de \$25.0 millones de pesos de las líneas de negocio operadas por GAP, que incluye ingresos de salas VIP, publicidad, arrendadora de autos y una disminución de los ingresos por las líneas de negocios operados por terceros por \$8.1

millones de pesos, principalmente por ingresos en tiendas minoristas, arrendadoras de autos y operaciones de alimentos y bebidas. Los ingresos por adiciones a bienes concesionados incrementaron en \$16.0 millones de pesos o 480.0% en 2020 comparados con 2019.

Los ingresos totales en los restantes siete aeropuertos aumentaron \$21.1 millones de pesos o 1.4%, de \$1,501.9 millones de pesos en 2019 a \$1,523.0 millones de pesos en 2020 (los ingresos disminuyeron \$56.2 millones de pesos o 4.4%, tomando en cuenta sólo los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos), principalmente debido a la consolidación de PACKAL por todo el periodo 2020 que contribuyó en \$483.1 millones de pesos. Los ingresos por servicios aeronáuticos disminuyeron \$74.9 millones de pesos o 7.4%, de \$1,018.3 millones de pesos en 2019 a \$943.4 millones de pesos en 2020, debido principalmente a la disminución de 9.8% en el tráfico de pasajeros y parcialmente compensado por la consolidación de PACKAL por todo el periodo 2020 que contribuyó \$354.4 millones de pesos. Los ingresos por servicios no aeronáuticos incrementaron \$18.7 millones de pesos o 7.0%, pasando de \$265.3 millones de pesos en el 2019 a \$284.0 millones de pesos en el 2020, debido principalmente al incremento de \$46.9 millones de pesos en ingresos de líneas de negocios operadas por terceros, principalmente por arrendamiento de espacios comerciales y tiendas libres de impuestos “Duty-free”. Este incremento fue parcialmente compensado por disminución de \$28.2 millones de pesos en líneas de negocio operadas por GAP, incluyendo publicidad, estacionamientos, salas VIP y tiendas de conveniencia. La consolidación de PACKAL por todo el periodo 2020 contribuyó en \$128.7 millones de pesos en los ingresos no aeronáuticos. Los ingresos por adiciones a bienes concesionados incrementaron en \$77.3 millones de pesos o 35.4% en 2020 comparados con 2019.

Costos de operación.

El total de costos de operación disminuyó en \$162.4 millones de pesos o 2.0%, de \$8,208.8 millones de pesos en 2019 a \$8,046.5 millones de pesos en 2020, debido principalmente a una disminución en los costos operativos de los aeropuertos mexicanos de \$262.9 millones o 4.1%, de \$6,402.2 millones de pesos en 2019 a \$6,157.3 millones de pesos en 2020. Los costos de operación de MBJA disminuyeron \$352.1 millones de pesos o 21.9%, pasando de \$1,604.8 millones de pesos en 2019 a \$1,252.7 millones de pesos en 2020. La consolidación de PACKAL por todo el periodo 2020, contribuyó con \$636.3 millones de pesos de costos de operación en 2020 (un incremento de \$452.5 millones de pesos comparado con el periodo del 10 de Octubre al 31 de Diciembre 2019).

Costo del servicio.

El costo de los servicios, que comprende los costos de los empleados, mantenimiento, seguridad y seguros, servicios públicos y otros gastos, disminuyeron en \$76.2 millones de pesos, o 2.8%, de \$2,744.9 millones de pesos en 2019 a \$2,668.7 millones de pesos en 2020.

Los costos de los servicios de los aeropuertos mexicanos disminuyeron en \$216.4 millones de pesos o 9.8%, en 2020 comparado con 2019. El cambio en el costo de servicio de estos aeropuertos fue compuesto principalmente por los siguientes factores:

- Los costos de mantenimiento disminuyeron \$155.4 millones de pesos o 31.8%, comparado con 2019, principalmente debido al cierre parcial de las áreas operacionales y una reducción en los mantenimientos no esenciales al principio del segundo trimestre del 2020, como resultado del COVID-19.
- Otros gastos de operación disminuyeron en \$58.6 millones de pesos o 14.0%, debido principalmente a la disminución de cuotas de servicios profesionales, una disminución en el costo de venta de salas VIP y tiendas de conveniencia, que en conjunto disminuyeron \$121.7 millones de pesos o 21.1% y parcialmente compensado con el reconocimiento de la reserva de pérdida crediticia esperada así como suplementos y donaciones relacionadas con el COVID-19, que en conjunto resultaron \$59.1 millones de pesos o 75.5%.
- Los consumos disminuyeron en \$33.6 millones de pesos o 12.9% comparado con el 2019, principalmente a una disminución de \$45.3 millones de pesos en el consumo de electricidad como resultado de la aplicación de estrategias de ahorro en el consumo en un esfuerzo de compensar el impacto del COVID-19 en la Compañía y parcialmente compensado por un incremento en el consumo de agua potable por \$15.3 millones de pesos.

- El costo de personal incrementó \$53.1 millones de pesos o 7.4% comparado con 2019, debido principalmente al incremento de plantilla y salarios durante los primeros meses del 2020 y al plan voluntario de retiro anticipado ofrecido por la Compañía comenzando en el tercer trimestre de 2020, que resultó en el retiro anticipado de 104 empleados con un costo de \$20.2 millones de pesos.

De los aeropuertos mexicanos de la Compañía, el aeropuerto de Guadalajara fue el que más contribuyó en el costo de servicio en el 2020, representando 21.8% del total de costo del servicio de la Compañía.

El costo del servicio en el aeropuerto de Guadalajara incrementó \$4.2 millones de pesos, o 0.7% de \$578.6 millones de pesos en 2019 a \$582.8 millones de pesos en 2020, como consecuencia principalmente del incremento de \$48.7 millones de pesos en otros gastos operativos, compensado con una disminución de \$36.0 millones de pesos en gastos de mantenimiento y \$10.9 millones de pesos en el costo de venta.

El costo de servicio en el aeropuerto de Montego Bay se disminuyó en \$66.4 millones de pesos o 14.5%, en 2020 comparado con 2019. El incremento en el costo de servicios de este aeropuerto fue compuesto principalmente por la disminución de \$24.7 millones de pesos en gastos de mantenimiento, \$23.4 millones de pesos en consumos, \$14.5 millones en otros gastos operativos y \$6.1 millones de pesos en costo del personal, compensado con un incremento en gastos de seguridad y seguros por \$8.7 millones de pesos.

La consolidación por todo el ejercicio 2020 del aeropuerto de PACKAL comparado contra el periodo del 10 de Octubre al 31 de Diciembre de 2019, resultó en un incremento en el costo de servicio de \$206.6 millones de pesos, principalmente por otros gastos operativos por \$50.3 millones de pesos, seguridad y seguros por \$49.7 millones de pesos, gasto de personal por \$46.4 millones de pesos, consumos por \$32.2 millones de pesos y gastos de mantenimiento por \$28.1 millones de pesos.

Asistencia técnica.

La cuota por asistencia técnica disminuyó \$172.4 millones de pesos o el 37.4%, pasando de \$461.5 millones de pesos en 2019 a \$289.2 millones de pesos en 2020. Esta disminución en las cuotas de asistencia técnica se debió principalmente a una disminución en nuestra UAFIDA de las operaciones de los aeropuertos mexicanos, que se utiliza para calcular la cuota de asistencia técnica, ver “*La Emisora – Historia y desarrollo de la Emisora – Inversión de AMP*”.

Derechos sobre bienes concesionados.

Como resultado de menores ingresos (excluyendo los ingresos por servicios a bienes concesionados, ya que no forman parte del ingreso para determinar el derecho sobre bienes concesionados) estos disminuyeron \$409.9 millones de pesos o 31.1%, pasando de \$1,318.2 millones de pesos en el 2019 a \$908.3 millones de pesos en 2020.

Depreciación y amortización.

La depreciación y amortización aumentó \$224.2 millones de pesos o 12.6%, pasando de \$1,776.1 millones de pesos en 2019 a \$2,000.4 millones de pesos en 2020, derivado principalmente del incremento en la infraestructura de la Compañía, relacionado con el cumplimiento del PMD.

Otros (ingresos) gastos.

Otros ingresos aumentaron en \$13.9 millones o 1,150% pasando de un gasto por \$1.2 millones de pesos en 2019 a un ingreso de \$12.7 millones de pesos en 2020.

Costo por adiciones a bienes concesionados.

El costo por adiciones a bienes concesionados incrementó \$285.8 millones de pesos o 15.0%, de \$1,906.8 millones de pesos en 2019 a \$2,192.6 millones de pesos en 2020. En México tuvimos un incremento de \$232.0 millones de pesos o 13.1% en 2020, en comparación con 2019. Así como un incremento en los montos asignados al

Programa de Desarrollo de Inversión en MBI y PACKAL para 2020. En 2020 MBI y PACKAL reconocieron \$138.8 millones de pesos y \$51.4 millones de pesos, respectivamente, en el costo por mejoras a bienes concesionados en 2020, comparado con \$136.4 millones de pesos y \$0.0 millones, reconocidos en 2019.

Costo de operación por aeropuerto.

El costo de operación del Aeropuerto de Guadalajara disminuyó en \$339.2 millones de pesos o 15.6% de \$2,176.6 millones de pesos en 2019 a \$1,837.4 millones de pesos en 2020. Esta disminución se debió principalmente a una disminución de \$244.3 millones de pesos o 28.4% en el costo por adiciones a bienes concesionados, de \$858.8 millones de pesos en 2019 a \$614.5 millones de pesos en 2020 y \$114.7 millones de pesos o 13.2% de decremento en los costos de servicios, principalmente a seguridad, seguros, mantenimiento, consumos y derechos sobre bienes concesionados. La depreciación y amortización incrementó en \$22.4 millones o 6.5% en 2020 comparado con 2019. Los costos operativos disminuyeron \$94.8 millones de pesos, o 7.2%, sin incluir los costos por adiciones a bienes concesionados.

El costo de operación del Aeropuerto de Tijuana incrementó en \$359.6 millones de pesos o 34.3%, de \$1,047.7 millones de pesos en 2019 a \$1,407.3 millones de pesos en 2020. Este incremento se debió principalmente a un incremento de \$381.5 millones de pesos o 127.1% en el costo por adiciones a bienes concesionados de \$300.2 millones de pesos en 2019 a \$681.8 millones de pesos en 2020 y compensado con un decremento de \$40.7 millones de pesos o 9.1% en el costo de los servicios, de \$447.6 millones de pesos en 2019 a \$406.9 millones de pesos en 2020, principalmente en seguridad, seguros, servicios de mantenimientos y derechos sobre bienes concesionados. La depreciación y amortización incrementó \$47.7 millones de pesos o 23.0% en 2020 en comparación con 2019. Los costos operativos disminuyeron \$21.9 millones de pesos o 2.9%, sin incluir los costos por adiciones a bienes concesionados.

El costo de operación del Aeropuerto de Los Cabos disminuyó \$39.4 millones de pesos o 3.7%, pasando de \$1,054.0 millones de pesos en 2019 a \$1,014.6 millones de pesos en 2020. Esta disminución se debió principalmente a un decremento de \$108.2 millones de pesos o 22.8%, en los costos de servicios principalmente en consumos, mantenimientos, otros costos de operación y derechos sobre bienes concesionados de \$475.2 millones de pesos en 2019 a \$367.0 millones de pesos en 2020. La depreciación y amortización aumento de \$30.9 millones de pesos o 13.2% en 2020 en comparación con 2019. El costo por adiciones a bienes concesionados incrementó \$40.1 millones de pesos o 13.4%, de \$299.2 millones de pesos en 2019 a \$339.2 millones de pesos en 2020. Los costos operativos disminuyeron \$79.5 millones de pesos, o 10.5%, sin incluir los costos por adiciones a bienes concesionados.

El costo de operación del Aeropuerto de Puerto Vallarta disminuyó \$62.2 millones de pesos o 9.6%, pasando de \$645.3 millones de pesos en 2019 a \$583.1 millones de pesos en 2020. Esta disminución se debió principalmente a un decremento de \$62.3 millones de pesos o 17.4%, en los costos de servicios principalmente en consumos, mantenimientos, seguridad y seguros y derechos sobre bienes concesionados. Estas disminuciones fueron parcialmente compensadas con un incremento en los costos por adiciones a bienes concesionados de \$9.3 millones de pesos o 16.2% pasando de \$57.7 millones de pesos en 2019 a \$67.0 millones de pesos en 2020. La depreciación y amortización aumento de \$12.2 millones de pesos o 7.8% en 2020 en comparación con 2019. Los costos operativos disminuyeron \$71.5 millones de pesos, o 12.2%, sin incluir los costos por adiciones a bienes concesionados.

El costo de operación del aeropuerto de Montego Bay disminuyó en \$354.1 millones de pesos o 22.1% de \$1,604.8 millones de pesos en 2019 a \$1,250.7 millones de pesos en 2020. Esta disminución se debió principalmente a una disminución en los costos de servicios por \$470.3 millones de pesos o 44.0%, pasando de \$1,068.3 millones de pesos en 2019 a \$598.1 millones de pesos en 2020, incluyendo costos de personal, mantenimientos, consumos, y seguridad y seguros. La disminución fue parcialmente compensada por un incremento de los costos por adiciones a bienes concesionados de \$2.4 millones de pesos o 1.8%, pasando de \$136.4 millones de pesos en 2019 a \$138.8 millones de pesos en 2020. La depreciación y amortización aumentó \$112.4 millones de pesos o 28.1%, de \$399.7 millones de pesos en 2019 a \$512.1 millones de pesos en 2020. Los costos operativos disminuyeron en \$356.5 millones de pesos, o 24.3% sin incluir el costo de las mejoras a los activos de la concesión.

El costo de operación del Aeropuerto de Guanajuato disminuyó \$47.8 millones de pesos o 14.9%, pasando de \$320.5 millones de pesos en 2019 a \$272.7 millones de pesos en 2020. Esta disminución se debió principalmente

al decremento de \$31.2 millones de pesos o 18.5%, en los costos de servicios, principalmente en mantenimientos, seguridad y seguros, y otros costos operativos. Estas disminuciones fueron parcialmente compensadas con un incremento en los costos por adiciones a bienes concesionados de \$3.5 millones de pesos o 10.6% pasando de \$32.9 millones de pesos, en 2019 a \$36.3 millones de pesos en 2020. La depreciación y amortización disminuyó en \$29.3 millones de pesos o 28.8% en 2020, comparado con 2019. El costo de operación disminuyó en \$51.2 millones de pesos o 17.8% sin incluir costos por adiciones a bienes concesionados.

El costo de operación del Aeropuerto de Hermosillo disminuyó \$16.5 millones de pesos o 6.7%, de \$247.3 millones de pesos en 2019 a \$230.8 millones de pesos en 2020. Esta disminución se debió principalmente al decremento de \$35.6 millones de pesos o 23.4% en los costos por servicios, principalmente en mantenimiento, seguridad y seguros, otros y el costo por adiciones a bienes concesionados. Estas disminuciones fueron parcialmente compensadas por un incremento de \$16.0 millones de pesos o 480.0% de \$3.3 millones de pesos en 2019 a \$19.3 millones de pesos en 2020. La depreciación y amortización se incrementó en \$1.3 millones de pesos o 1.7% en 2020 comparado con 2019. Los costos de operación disminuyeron \$32.5 millones de pesos o 13.3% sin incluir los costos por adiciones bienes concesionados.

El costo de operación de los otros siete aeropuertos incrementó \$406.0 millones de pesos o 35.3%, pasando de \$1,151.7 millones de pesos en 2019 a \$1,557.6 millones de pesos en 2020. Esto se debió principalmente a la consolidación de PACKAL por todo el ejercicio 2020, el cual contribuyó con \$452.5 millones de pesos en el costo de operación. En general, el costo de los servicios aumentó \$300.6 millones de pesos o 47.1%, de \$637.9 millones de pesos en 2019 a \$938.4 millones de pesos en 2020, principalmente como resultado de un incremento en los costos de mantenimiento, consumos, seguridad y seguros, derechos sobre bienes concesionados y otros gastos. Los costos de las mejoras a bienes concesionados incrementaron \$77.3 millones de pesos o 35.4%, de \$218.4 millones de pesos en 2019 a \$295.7 millones de pesos en 2020. La depreciación y amortización se incrementó \$30.4 millones de pesos o 14.5% en 2020, comparado con 2019. El costo de operación aumentó \$328.7 millones de pesos o 35.2%, sin incluir los costos por adiciones a bienes concesionados.

Utilidad de operación.

La utilidad de operación disminuyó \$4,197.2 millones de pesos o 52.4%, pasando de \$8,017.2 millones de pesos en 2019 a \$3,820.0 millones de pesos en 2020. Este decremento se debió principalmente a la disminución de \$4,359.6 millones de pesos de los ingresos totales en 2020, parcialmente compensado con un decremento en los costos de operación por \$162.4 millones de pesos. El margen de operación disminuyó 1,722 puntos base, pasando de 49.4% en 2019 a 32.2% en 2020 (considerando sólo la suma de los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, el margen de operación disminuyó 1,650 puntos base en 2020 de 56.0% a 39.5%).

Históricamente, los aeropuertos más rentables han sido los aeropuertos de Guadalajara, Los Cabos y Puerto Vallarta, que manejan la mayoría de los pasajeros internacionales en México. Históricamente, los márgenes operativos en el aeropuerto de Tijuana han sido más bajos que en los otros aeropuertos principales de la Compañía derivado de una combinación de (i) un alto valor inicial de la concesión y, en consecuencia, mayor amortización de la misma y (ii) una disminución de los ingresos, debido a bajas tarifas máximas aplicables a los servicios aeronáuticos. Sin embargo, en 2020 debido al impacto del COVID-19 en los aeropuertos de áreas turísticas, el aeropuerto de Tijuana fue el segundo aeropuerto con mayor tráfico de pasajeros. En 2020, el aeropuerto de Tijuana tuvo el menor porcentaje de disminución en el tráfico de pasajeros (una disminución del 29.2%) y, en consecuencia, fue el cuarto aeropuerto más rentable detrás de los aeropuertos de Guadalajara, Los Cabos y MBJ (tomando en cuenta solo la suma de ingresos aeronáuticos e ingresos por servicios no aeronáuticos).

Utilidad de operación por aeropuerto.

La utilidad de operación del Aeropuerto de Guadalajara se disminuyó \$1,126.9 millones de pesos o 43.4%, pasando de \$2,599.3 millones de pesos en 2019 a \$1,472.5 millones de pesos en 2020, debido principalmente a un decremento en los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de \$1,221.7 millones de pesos. El margen de operación disminuyó 994 puntos base de 54.4% en 2019 a 44.5% en 2020 (el margen de operación se disminuyó 1,173 puntos base de 66.4% en 2019 a 54.6% en 2020, tomando en cuenta únicamente la suma de los ingresos por servicios aeronáuticos y servicios no aeronáuticos).

La utilidad de operación del Aeropuerto de Tijuana se disminuyó \$472.8 millones de pesos o 37.1%, de \$1,274.9 millones de pesos en 2019 a \$802.1 millones de pesos en 2020, principalmente por el decremento en los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de \$494.8 millones de pesos. El margen de operación disminuyó 1,859 puntos base de 54.8% en 2019 a 36.3% en 2020 (el margen de operación incrementó 1,054 puntos base de 63.0% en 2019 a 52.5% en 2020, tomando en cuenta únicamente la suma de los ingresos por servicios aeronáuticos y servicios no aeronáuticos).

La utilidad de operación del Aeropuerto de Los Cabos se disminuyó \$640.7 millones de pesos o 45.9%, de \$1,397.3 millones de pesos en 2019 a \$756.6 millones de pesos en 2020, principalmente por el decremento en los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de \$720.2 millones de pesos. El margen de operación disminuyó 1,428 puntos base del 57.0% en 2019 a 42.7% en 2020 (el margen de operación disminuyó 1,209 puntos base de 64.9% en 2019 a 52.8% en 2020, tomando en cuenta únicamente la suma de los ingresos por servicios aeronáuticos y servicios no aeronáuticos).

La utilidad de operación del Aeropuerto de Puerto Vallarta se disminuyó \$524.9 millones de pesos u 49.9%, de \$1,051.7 millones de pesos en 2019 a \$526.8 millones de pesos en 2020, principalmente por un decremento en los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de \$596.4 millones de pesos. El margen de operación disminuyó 1,450 puntos base de 62.0% en 2019 a 47.5% en 2020 (el margen de operación disminuyó 1,364 puntos base de 64.2% en 2019 a 50.5% en 2020, tomando en cuenta únicamente la suma de los ingresos por servicios aeronáuticos y servicios no aeronáuticos).

La utilidad de operación del aeropuerto de Montego Bay cambió de una utilidad de operación de \$629.0 millones de pesos en 2019 a una pérdida de operación por \$88.9 millones de pesos en 2020, principalmente por un decremento en los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de \$1,074.5 millones de pesos y parcialmente compensado con una disminución en el costo de operación por \$356.5 millones de pesos. El margen de operación disminuyó 3,581 puntos base de 28.2% en 2019 a (7.7)% en 2020 (el margen de operación disminuyó 3,868 puntos base de 30.0% en 2019 a (8.7)% en 2020, tomando en cuenta únicamente la suma de los ingresos por servicios aeronáuticos y servicios no aeronáuticos).

La utilidad de operación del Aeropuerto de Guanajuato disminuyó \$261.3 millones de pesos o 54.7%, de \$477.1 millones de pesos en 2019 a \$216.0 millones de pesos en 2020, debido principalmente al decremento en los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos por \$312.5 millones de pesos. El margen de operación disminuyó 1,563 puntos base de 59.8% en 2019 a 44.2% en 2020 (el margen de operación disminuyó 1,405 puntos base de 62.4% en 2019 a 47.7% en 2020, tomando en cuenta únicamente la suma de los ingresos por servicios aeronáuticos y servicios no aeronáuticos).

La utilidad de operación del Aeropuerto de Hermosillo disminuyó \$133.3 millones de pesos o 69.8%, de \$191.1 millones de pesos en 2019 a \$57.8 millones de pesos en 2020, debido principalmente a un decremento en ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de \$165.8 millones de pesos, parcialmente compensado con un decremento de los gastos de operación de \$32.5 millones de pesos. El margen de operación disminuyó 2,357 puntos base de 43.6% en 2019 a 20.0% en 2020 (el margen de operación disminuyó 2,246 puntos base de 43.9% en 2019 a 21.5% en 2020, tomando en cuenta únicamente la suma de los ingresos por servicios aeronáuticos y servicios no aeronáuticos).

La utilidad de operación de los otros siete aeropuertos cambió de una utilidad de operación de \$350.3 millones de pesos en 2019 a una pérdida de operación de \$34.6 millones de pesos en 2020, debido principalmente a un decremento en la suma de los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de \$56.2 millones de pesos, parcialmente compensado con la consolidación de PACKAL que durante todo el periodo 2020 contribuyó en \$483.1 millones de pesos en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. El margen de operación disminuyó 2,560 puntos base de 23.3% en 2019 a 2.3% en 2020, (el margen de operación disminuyó 3,010 puntos base de 27.3% en 2019 a 2.8% en 2020, tomando en cuenta únicamente la suma de los ingresos por servicios aeronáuticos y servicios no aeronáuticos).

Costo financiero

El costo financiero en el año 2020 tuvo un incremento de \$763.1 millones de pesos o 120.3%, pasando de un gasto de \$651.1 millones de pesos en 2019 a un gasto de \$1,434.2 millones de pesos en 2020. Este incremento se debió principalmente al incremento en el gasto cambiario de \$419.3 millones de pesos en 2020, como resultado de una depreciación del peso de \$18.8452 por dólar al 31 de diciembre de 2019 a \$19.8920 por dólar al 31 de diciembre de 2020. La ganancia cambiaria pasó de \$88.8 millones de pesos en 2019 a una pérdida cambiaria de \$330.5 millones de pesos en 2020. El efecto de la pérdida por el tipo de cambio fue parcialmente compensado por el reconocimiento en otros resultados integrales de \$849.7 millones de pesos en gastos por el efecto de conversión de moneda extranjera en 2020, de conformidad con las normas aplicables. Por otra parte, los gastos por interés aumentaron en \$88.5 millones de pesos en 2020 en comparación con 2019, debido principalmente a los nuevos certificados bursátiles, préstamos bancarios y el incremento de las tasas de referencia de estos certificados bursátiles. Los ingresos por interés disminuyeron \$275.3 millones de pesos en 2020 en comparación con el 2019, debido a la disminución de las tasas de interés.

Impuestos a la utilidad

Los impuestos a la utilidad disminuyeron en 2020 por \$1,424.4 millones de pesos, de \$1,891.4 millones de pesos en 2019 a \$467.1 millones de pesos en 2020. El gasto por impuesto de los aeropuertos mexicanos disminuyó \$1,130.1 millones de pesos. El gasto por impuesto de MBJA se disminuyó \$189.7 millones de pesos, mientras que DCA tuvo una disminución del impuesto de \$13.6 millones de pesos. El beneficio de los impuestos diferidos aumentó en \$91.1 millones de pesos, debido a la inflación del 3.2% en 2020 en comparación con 2.8% en 2019. La tasa efectiva de impuestos disminuyó de 25.7% en 2019 a 19.6% en 2020, debido principalmente al decremento de 67.6% de la utilidad antes de impuestos de \$7,366.2 millones de pesos en 2019 a \$2,385.8 millones de pesos en 2020, como resultado del COVID-19.

Utilidad neta y utilidad integral correspondientes a la participación.

La utilidad neta e integral de la Compañía disminuyó \$2,828.5 millones de pesos o 56.6%, pasando de \$5,011.8 millones de pesos en 2019 a \$2,183.3 millones de pesos en 2020. La utilidad de operación disminuyó por \$4,197.3 millones de pesos, debido principalmente al decremento del total de ingresos por \$4,359.6 millones de pesos y un incremento en el costo financiero por \$783.1 millones de pesos, parcialmente compensado por una disminución en los impuestos a la utilidad de \$1,333.3 millones de pesos y un incremento de \$91.1 millones de pesos de beneficios por activos diferidos, debido al incremento de la inflación de 2.8% en 2019 a 3.2% en 2020. La pérdida cambiaría por el efecto de conversión de moneda extranjera incremento en \$849.7 millones de pesos, resultado de la depreciación del peso en 2020, parcialmente compensado con el incremento del reconocimiento de las coberturas de flujo de efectivo de la parte efectiva de los cambios en el valor razonable por \$126.9 millones de pesos. El margen neto disminuyó de 33.6% en 2019 a 16.2% en 2020 (el margen neto disminuyó de 38.1% en 2019 a 19.8% en 2020, teniendo en cuenta únicamente los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos).

Estado de situación financiera

La situación financiera de la Compañía al 31 de diciembre de 2020 registró un incremento de \$9,783.4 millones de pesos o 23.5%, principalmente por un aumento en efectivo y equivalentes de efectivo por \$6,944.4 millones de pesos, incremento en mejoras a bienes concesionados por \$1,700.5 millones de pesos, otros activos circulantes \$747.7 millones de pesos e incremento en activos por impuestos diferidos por \$317.4 millones de pesos.

Los pasivos al 31 de diciembre de 2020 aumentaron en \$7,600.0 millones de pesos o 36.3%, debido principalmente al incremento de \$5,000.0 millones de pesos en la emisión de certificados bursátiles, incremento de \$2,918.2 millones de pesos en préstamos bancarios y el incremento de \$485.1 millones de pesos de instrumentos derivados financieros, parcialmente compensado por una disminución en los depósitos en garantía por \$447.4 millones de pesos y disminución de impuestos por pagar de \$122.1 millones de pesos.

En la Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 23 de abril de 2019, se aprobó destinar a la recompra de acciones Serie “B” hasta un monto máximo de \$1,550 millones para los siguientes doce meses. Durante este periodo, no se compraron acciones a nombre de la Compañía ni por parte de ninguna de sus afiliadas ni en nombre de ellas.

En la Asamblea General Ordinaria de Accionistas el 1° de julio de 2020, se aprobó un destinar a la recompra de acciones Serie “B” hasta un monto máximo de \$1,550.0 millones para los siguientes doce meses. En marzo de 2021, la Compañía reactivó la compra de acciones. Del 1° de marzo 2021 al 16 de abril 2021, se recompraron 2,288,939 acciones a precio promedio de \$218.44 por \$ 500.0 millones. Estas acciones representan el 0.52% del total de nuestras acciones en circulación.

Al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020 el monto en balance fue de \$1,733 millones de pesos en acciones recompradas en cada año en los estados financieros Consolidados de la Compañía.

3d.3. Control Interno.

La Compañía contó durante 2018, 2019 y 2020 con un sistema ERP denominado Microsoft Dynamics AX, con un sistema de control de operaciones aeroportuarias en tiempo real denominado “Scena”, con un sistema depositario de control de normas y procedimientos denominado “MasterWeb” y con un sistema de gestión de nóminas denominado “Intelexion”, los cuales se encuentran interconectados y forman gran parte de la gestión de la empresa con la ventaja de proporcionar una fácil adaptabilidad de desarrollo a los procesos de la Compañía.

La Compañía ha implementado políticas y procedimientos de control con la finalidad de contar con reglas claras de actuación en cada uno de los procesos de control interno establecidos:

- Ciclo de Ingresos: La Compañía ha ido implementando y cuenta hoy con políticas y procedimientos que le permiten tener una mayor certeza en lo que a los rubros siguientes se refiere:
 - a) Ingresos Regulados. Mayor certeza en cuanto a que todos los ingresos que componen el rubro de ingresos regulados son facturados de acuerdo con las reglas y tarifas registradas, a petición de las Concesionarias, por la SCT y que están registrados correctamente. Lo anterior se efectúa a través de pruebas globales y pruebas selectivas por tipo de servicio y con ayuda de las estadísticas generadas por el sistema de control que para esos efectos se han implementado, además de controlar a través de la emisión de procedimientos y de la verificación física (arqueos continuos) a través de auditorías internas para que todos aquellos ingresos que son pagados en efectivo en aviación general y que corresponden a ingresos regulados, sean efectivamente facturados, cobrados y abonados a las cuentas bancarias de las Concesionarias para su posterior conciliación frente a cuentas por cobrar.
 - b) Ingresos No Regulados. Mayor certeza en cuanto a que todos los ingresos que componen el rubro de ingresos no regulados están siendo facturados de conformidad con lo establecido en los contratos o convenios correspondientes y están siendo registrados en los rubros que le corresponden a cada tipo de negocio.

Para ambos tipos de ingresos se controla al responsable de la emisión y cobro de cada factura, a través de series de facturas distintas para así distinguir las facturas que emiten las administraciones de las Concesionarias por las operaciones y servicios que proporcionan, de las facturas que se emiten por cuenta y orden de las Concesionarias en SIAP y que corresponden a clientes corporativos y de importancia alta para GAP, además de otras series que son las que se emiten en el área de Aviación General.

La cobranza es controlada mediante las Concesionarias por medio de la banca digital de referencias electrónicas, independientemente de que la labor de cobranza es realizada por ejecutivos de cobranza de SIAP para los clientes corporativos y por ejecutivos de las Concesionarias para los clientes locales, esto para un mejor control de la misma. Asimismo, se han emitido políticas y procedimientos sobre el uso de las diferentes cuentas bancarias concentradoras (en donde se reciben los pagos de todos los clientes) y pagadoras (a través de la que se paga a los proveedores de bienes y servicios, así como al personal y dependencias como la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y a las instituciones de seguridad social y vivienda) asignadas a las subsidiarias, en donde las cuentas concentradoras son únicamente manejadas y controladas desde SIAP, asignándoles a cada aeropuerto en función de su presupuesto y de sus flujos de efectivo, recursos a las cuentas pagadoras para hacer frente a sus obligaciones, respetando en todo momento el que cada Concesionaria cuenta con personalidad jurídica propia. Este sistema ha permitido ir optimizando las operaciones de inversión y el manejo en general del efectivo generado en la Compañía.

- Ciclo de Egresos: Mediante el control de SIAP de los flujos de efectivo de las Concesionarias y la necesidad de que éstas soliciten los recursos que requieren para hacer frente a sus obligaciones, existe un control estricto tanto del presupuesto anual aprobado por los órganos de gobierno corporativo como en la tesorería. Algunos de los controles implantados más relevantes según el tipo de gasto son los siguientes:

- a) Gastos de Personal. Las nóminas y la incidencia de las mismas, son realizadas en las Concesionarias a través del sistema Intelecion, además son autorizadas catorcenalmente por la Dirección de Administración y Finanzas de SIAP previo al pago de las mismas. De igual manera, previamente se autorizan los pagos generados por los conceptos de Finiquitos y/o Liquidaciones de personal.
- b) Compras de bienes o contratación de servicios. La Compañía, a través de sus Comités de Adquisiciones y de Auditoría, además de sus directivos, ha determinado políticas y procedimientos estrictos en referencia a las compras de bienes u obtención de servicios, así como lo relacionado a la ejecución de obras a través del cual se da debido cumplimiento a su PMD, entre las cuales se encuentran las siguientes:

- En las Concesionarias, sólo se tienen autorizadas las compras de bienes o contratación de servicios bajo los límites de aprobación de clase A (aeropuertos con flujo de pasajeros superiores a 1.5 millones de pasajeros) hasta por la cantidad de U.S.\$100.0 mil o su equivalente en pesos (por evento) y clase B (aeropuertos con flujo de pasajeros inferiores a 1.5 millones de pasajeros) hasta por la cantidad de U.S.\$80.0 mil o su equivalente en pesos (por evento), las compras superiores a U.S.\$100.0 mil son llevadas a cabo por SIAP, debido fundamentalmente a la necesidad de un estricto control y de que todas las operaciones superiores a ese importe y hasta U.S.\$400.0 mil tengan que ser reportadas, por estatutos, al Comité de Adquisiciones. Adicionalmente, todas las compras de bienes o contratación de servicios superiores a U.S.\$400.0 mil son aprobadas por el mismo Comité, previo a la celebración del contrato con el proveedor.

La mayoría de las compras de bienes o contratación de servicios son llevadas a cabo a través de concursos a los que son invitados más de tres concursantes, salvo cuando el bien o el servicio son de cierta especialidad en la que lo anterior no sea posible. En los casos en que alguna parte relacionada participe en algún proceso de contratación es necesario que adicionalmente a la oferta presentada por la parte relacionada existan, cuando menos, otras tres ofertas, el procedimiento debe ser supervisado por el Comité de Auditoría y la contratación por el Comité de Adquisiciones. A pesar de ello, tanto la Norma General de Contratación como todas las políticas y procedimientos internos de la Compañía, permiten efectuar adjudicaciones urgentes o de emergencia y adjudicaciones directas bajo ciertas circunstancias específicas.

- Control de activos y la clasificación de las erogaciones en gastos del ejercicio o en activos y su fecha de entrada en operación y por tanto de inicio de amortización: La Compañía cuenta con una política de capitalización de activos fijos e intangibles aprobada por su Comité de Auditoría, en donde se fijan los lineamientos a seguir bajo las NIIF y bajo la Ley del Impuesto Sobre la Renta, a fin de clasificar las erogaciones efectuadas en infraestructuras como en la compra de algunos equipos en gasto del ejercicio, en activos fijos o en activos intangibles. Para tal efecto, además de contener los conceptos que ambos ordenamientos vierten acerca de los activos fijos e intangibles y su valuación, así como de los conceptos de amortización y depreciación, establece la formación de un Comité que se reúne con periodicidad mensual, en el que participan el área de la Compañía a cuyo cargo se encuentra la ejecución de los contratos de obra y/o conservación, el área fiscal y el área contable, a fin de definir si los proyectos que están siendo ejecutados son o no activables, así como para definir si la ejecución de algún proyecto sustituye trabajos ya activados que debieran ser dados de baja en virtud de la consecución del nuevo proyecto, resultando de dicha reunión una minuta de las determinaciones tomadas durante la reunión y que debe ser firmada por los asistentes a la reunión.

Asimismo la política determina la fecha a ser considerada para comenzar a amortizar cada activo.

- Tesorería: Como ya se mencionó anteriormente, la Compañía opera a través de cuentas concentradoras y cuentas pagadoras, por medio de las cuales la Compañía cobra a todos sus clientes en el primer caso y paga a todos sus proveedores y a las dependencias gubernamentales en el segundo caso.

La Compañía cuenta con una política de tesorería en donde se establece que, tanto en los casos de las cuentas concentradoras como de las pagadoras, es necesario establecer firmas mancomunadas por el

personal de SIAP en el caso de las primeras, y personal de las Concesionarias en el caso de las segundas, situación que se cumple en todos los casos.

Asimismo, la norma establece la obligatoriedad de que los excedentes de tesorería sean invertidos en valores conocidos como libres de riesgo.

En SIAP, se han elaborado una serie de parámetros de cierre contable con la finalidad de programar y asegurar el registro de la información financiera y del reporte en tiempo a los accionistas y Consejeros de la sociedad.

La Compañía cuenta con un departamento de Auditoría Interna, el cual depende jerárquica y funcionalmente del Comité de Auditoría.

Dicho departamento debe preparar un programa anual de revisión con base en las áreas de mayor riesgo que han sido evaluadas en los procesos operativos de cada uno de los Aeropuertos y en los procesos centralizados en las oficinas corporativas, con la finalidad de que dicho programa sea autorizado por el Comité de Auditoría. Asimismo, el departamento de Auditoría Interna con apoyo de personal corporativo, realiza coordinadamente revisiones de autoevaluación en los procesos que tienen incidencia en la preparación de información financiera, de tal manera que se revise el funcionamiento de los controles clave identificados en dichos procesos y se dé cumplimiento a las políticas y procedimientos establecidos, con la finalidad, en su caso, de llevar a cabo el reforzamiento por medio de capacitación que se requiera en las unidades de negocio.

Dicho departamento emite sus informes de auditoría, identificando las observaciones que son respondidas por las personas responsables de cada Concesionaria y que deben contener, entre otras cosas, las razones de las fallas detectadas, el procedimiento a aplicarse para corregir las fallas, las fechas compromiso para subsanarlas y los responsables de efectuar tales trabajos. Dichos documentos son remitidos en forma resumida al Comité de Auditoría de la Compañía y en forma extensa a la Dirección General y a las direcciones corporativas a las que afecten las observaciones detectadas, con el objetivo de que el Comité de Auditoría de seguimiento a que las observaciones sean subsanadas y corregidas de acuerdo con el programa establecido por los responsables de cada Concesionaria y de que la Dirección General y las direcciones corporativas dicten procedimientos y políticas, o envíen gente a capacitar al personal para que cumplan con las ya existentes y con ello eviten fallas futuras.

Controles y Procesos de divulgación

La administración de la Compañía, incluyendo el Director General y el Director de Administración y Finanzas, evaluaron la efectividad de los controles y procesos de divulgación (como se define en la Regla 13a-15 (e) y 15d-15 (e) bajo la Ley de Mercado de Valores de los Estados Unidos de América de 1934, según ha sido modificada) al 31 de diciembre de 2020. Con base en esa evaluación, el Director General y Director de Administración y Finanzas concluyeron que, como resultado de la debilidad material en el control interno de información financiera de la Compañía que se describe a continuación, los controles y procesos de divulgación no fueron efectivos al 31 de diciembre de 2020.

Informe anual de la administración sobre el control interno de información financiera

La administración de la Compañía es responsable de establecer y mantener un adecuado control interno de información financiera como se define en las Reglas 13a-15 (f) y 15d-15 (f) bajo la Ley de Mercado de Valores de los Estados Unidos de América y se referencia en las disposiciones derivadas de la Ley del Mercado de Valores en México. El control interno de información financiera está diseñado para proporcionar una seguridad razonable con respecto a la confiabilidad de la información financiera y la preparación de estados financieros consolidados para fines externos de acuerdo con las normas internacionales de información financiera. El control interno de información financiera incluye aquellas políticas y procedimientos que:

- (1) Corresponden al mantenimiento de registros que, con detalles razonables, reflejen de manera precisa y justa las transacciones y disposiciones de los activos de la Compañía;

- (2) Brinden una seguridad razonable de que las operaciones se registran según sea necesario para permitir la preparación de los estados financieros de acuerdo con las normas internacionales de información financiera, y que los ingresos y gastos se realizan solo de acuerdo con las autorizaciones de la Administración y del Consejo de Administración de la Compañía; y
- (3) Brinden una seguridad razonable con respecto a la prevención o detección oportuna de la adquisición, uso o disposición no autorizados de los activos que podrían tener un efecto material en los estados financieros consolidados de la Compañía.

Debido a sus limitaciones inherentes, el control interno de información financiera puede no prevenir o detectar errores. Además, las estimaciones de cualquier evaluación de efectividad para períodos futuros están sujetas al riesgo de que los controles se vuelvan inadecuados debido a cambios en las condiciones, o que el grado de cumplimiento de las políticas y procedimientos se deteriore.

Una debilidad material es una deficiencia de control, o una combinación de deficiencias de control interno sobre la información financiera, de manera que existe una posibilidad razonable de que un error material en los estados financieros consolidados anuales o intermedios no se prevenga o detecte de manera oportuna.

Bajo la supervisión del Consejo de Administración, Director General y Director de Administración y Finanzas, la administración de la Compañía evaluó el diseño y la efectividad del control interno de la información financiera al 31 de diciembre de 2020. Al realizar su evaluación, la administración de la Compañía utilizó los criterios establecidos por el Comité de Organizaciones Patrocinadoras de la Comisión de Comercio, o COSO (por sus siglas en inglés), en Control Interno - Marco Integrado (2013).

Con base en esta evaluación, la administración de la Compañía concluyó que, al 31 de diciembre de 2020, el control interno de información financiera no era efectivo debido a la deficiencia material que se describe a continuación. En base en la evaluación de la administración, se identificó una debilidad material en el control interno de la información financiera al 31 de diciembre de 2020, relacionada con la ineffectividad en los controles generales de tecnologías de la información (“CGTI”), como resultado de las deficiencias en el ambiente de control y una inadecuada evaluación de riesgos de manera periódica. Esta debilidad material está relacionada con el acceso de los usuarios y las modificaciones de los programas de ciertos sistemas de TI y sus bases de datos subyacentes lo que resultó en las siguientes deficiencias en control: (i) no se mantuvieron controles efectivos sobre la segregación de funciones dentro de los entornos de TI, incluidas ciertas personas con la capacidad de administrar sistemas y sus bases de datos subyacentes en sistemas financieros clave sin una revisión independiente realizada por una persona distinta a la persona que los prepara, (ii) no se realizaron adecuadamente una evaluación periódica de riesgos de configuración de TI sobre un determinado sistema de TI utilizado para revisar los accesos de los usuarios y las modificaciones de los programas de los sistemas financieros clave, (iii) no se diseñaron ni se mantuvieron controles de monitoreo efectivos de ciertos sistemas financieros clave y administradores de bases de datos, (iv) se tuvieron deficiencias en controles con respecto a las actividades de la mesa de servicio de TI, incluyendo el mantenimiento de la documentación adecuada de dichas solicitudes. Como resultado, los procesos de negocio que dependen de los CGTI que fueron ineffectivos, podrían haber sido afectados negativamente.

Esta debilidad material no dio lugar a errores identificados en los Estados Financieros consolidados y no hubo cambios en los resultados financieros publicados anteriormente. Sin embargo, las deficiencias de control descritas anteriormente crean una posibilidad razonable de que un error material en los estados financieros consolidados de la Compañía no sea prevenido o detectado de manera oportuna. Por lo tanto se concluye que el control interno sobre la información financiera de la Compañía no fue efectivo al 31 de diciembre de 2020.

Conforme a lo anterior, se considera que la debilidad material aquí descrita, no impactó la información financiera relativa al ejercicio 2020 que contiene este reporte, por lo que los Estados Financieros consolidados reflejan la situación financiera de la Compañía por el periodo reportado.

Cambios en el control interno de la información financiera

Además de la debilidad material descrita anteriormente y las acciones correctivas descritas a continuación, no se han identificado cambios en los controles internos de información financiera de la Compañía (según se define dicho término en las Reglas 13a-15 (f) y 15d-15 (f) de la Ley de Mercado de Valores de los Estados Unidos de América y referenciados en las disposiciones derivadas de la Ley del Mercado de Valores en México) que ocurrieron durante el año terminado el 31 de diciembre de 2020, que habrían afectado materialmente, o es razonablemente probable que afecten materialmente, los controles internos de información financiera de la Compañía.

Plan y acciones correctivas

La administración de la Compañía está involucrada en acciones correctivas para remediar la debilidad material descrita anteriormente. A nivel corporativo y de procesos de negocio en el que se identificó la debilidad material, se ha comenzado a fortalecer el ambiente de control interno, así como a diseñar y adoptar nuevos controles internos, que incluyen: (i) segregación de funciones y controles de recertificación de cuentas de usuario, (ii) protocolos de evaluación de riesgos de TI en respuesta a cambios en los entornos de TI, (iii) control de monitoreo mejorado de los accesos de los administradores de usuarios del sistema y modificaciones del sistema, (vi) protocolos de administración de acceso (otorgando, cambiando o revocando el acceso) y (v) protocolos para la mesa de servicio (captura de solicitud y documentación de respaldo adecuada).

El programa incluye actividades que se realizarán a lo largo del ciclo de información financiera en todos los niveles de la empresa y en varias etapas dentro de los procesos de negocio. Estos procedimientos modificados, abarcan una serie de actividades manuales y automatizadas complementarias, como procedimientos de evaluación de riesgos y actividades de seguimiento, así como una adecuada segregación de funciones cuando corresponda. El Comité de Auditoría ha revisado y discutido estas deficiencias con la administración y supervisará los esfuerzos para remediar la debilidad material identificada.

La debilidad material se considerará remediada cuando la administración de la Compañía concluya que, a través de las pruebas, los controles remediados aplicables están diseñados, implementados y operando de manera efectiva. La Compañía espera que la remediación de esta debilidad material se complete durante el año 2021.

3e. ESTIMACIONES, PROVISIONES O RESERVAS CONTABLES CRÍTICAS.

Se elaboran los estados financieros consolidados auditados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad. Las principales políticas contables se describen en la Nota 3 de los estados financieros consolidados auditados.

La preparación de los estados financieros consolidados de conformidad con las NIIF requiere que la Administración de la Compañía realice estimaciones y supuestos que afectan la aplicación de las políticas contables en relación con los montos presentados de activos, pasivos, ingresos y gastos del periodo correspondiente. La Compañía basa sus juicios, estimaciones y valoraciones en la experiencia histórica, los méritos técnicos de las posiciones fiscales, proyecciones financieras y en otros elementos razonables de juicio, los que conjuntamente forman la base para hacer estimaciones sobre los valores de los activos y pasivos. Los resultados reales pueden ser diferentes a estas estimaciones bajo distintas condiciones o suposiciones. Se evalúan las estimaciones y valoraciones constantemente. Información sobre la incertidumbre en el uso de supuestos y estimaciones que tienen un riesgo considerable de resultar en ajustes materiales dentro del siguiente año financiero se describen en la Nota 2.f de los estados financieros consolidados auditados.

Se considera que las estimaciones, provisiones o reservas críticas que dan lugar al uso de estimaciones y/o valoraciones son las siguientes:

Provisión para pérdidas crediticias esperadas.

De acuerdo con la política de deuda incobrable de la Compañía, se revisa sistemática y periódicamente el vencimiento y el cobro de las cuentas por cobrar y reconocen una pérdida crediticia esperada para cuentas dudosas cuando existe evidencia de que no serán recuperables en su totalidad. La medición de las pérdidas crediticias esperadas es en función de la probabilidad de incumplimiento, la pérdida dada el incumplimiento (es decir, la magnitud de la pérdida si existe un incumplimiento) y la exposición en el incumplimiento. La Compañía evalúa la probabilidad de incumplimiento y pérdida se basa en datos históricos ajustados por información prospectiva. Adicionalmente, dado que las cuentas por cobrar de la Compañía se concentran en un pequeño número de clientes importantes, un cambio en la liquidez de estos clientes podría tener un impacto adverso importante en el cobro de las cuentas por cobrar y en los resultados operativos futuros. La Compañía considera que este riesgo está adecuadamente cubierto por los depósitos de garantía en efectivo u otro tipo de garantías de los clientes.

Tratamiento contable de la Concesión.

La administración de la Compañía estima que ha aplicado integralmente las normas relativas al tratamiento contable de las Concesiones y ha definido que, entre otras, le es aplicable la Interpretación de las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRIC) 12 *Contratos de concesión de servicios*. La administración de la Compañía reconoce las inversiones relacionadas con las mejoras y adiciones que debe realizar de acuerdo con el PMD en México y el Programa de Desarrollo de Inversión en Jamaica bajo el modelo de activos intangibles establecido por la IFRIC 12 y no registra una provisión para mantenimiento, ya que todas las inversiones requeridas por el PMD y el Programa de Desarrollo de Inversión, independientemente de su naturaleza, incrementan directamente la tarifa máxima conjunta por unidad de tráfico. Conforme a lo anterior, todos los montos invertidos bajo el PMD y el Programa de Desarrollo de Inversión tienen una correlación directa con las tarifas que la Compañía podrá cargar a cada pasajero o servicio de carga que preste, por lo que existe una relación directa con los ingresos que la Compañía podrá generar. Como resultado, la administración define todos los egresos asociados con las inversiones requeridas por el PMD y el Programa de Desarrollo de Inversión como actividades generadoras de ingresos, dado que éstas generarán beneficios económicos futuros, en donde las mejoras y adiciones subsecuentes que se hagan a la Concesión son reconocidas como activos intangibles de acuerdo con lo establecido en la IFRIC 12. Adicionalmente, el cumplimiento de las adiciones y mejoras comprometidas en el PMD y el Programa de Desarrollo de Inversión son obligatorios, así como el cumplimiento de la TM y los cargos máximos regulados, por lo tanto, en caso de incumplimiento en cualquiera de ellos (PMD, el Programa de Desarrollo de Inversión, TM o cargos máximos regulados), la Compañía pudiera ser sancionada e inclusive la Concesión mexicana y la Concesión de MBJA podrían ser revocadas.

Depreciación y Amortización.

De acuerdo con la naturaleza del negocio y de las concesiones, la Compañía tiene que hacer ciertas suposiciones y juicios profesionales para reconocer la depreciación y amortización de los activos, tanto tangibles como intangibles. La depreciación de los activos tangibles y de las mejoras a bienes arrendados se calcula bajo el método de línea recta con base en las vidas útiles de los activos, la vida útil y el método de depreciación se revisan al final de cada año y el efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de una manera prospectiva. Para determinar la amortización del periodo de los activos intangibles, la Compañía se enfoca en el periodo en que se van a generar beneficios económicos futuros o el plazo de la Concesión, el que sea menor. La Compañía no determina los valores residuales de maquinaria, equipos, mejoras a bienes concesionados y edificios arrendados, ya que no se consideran materiales. A la fecha de este reporte la Compañía no ha realizado cambios en la vida útil estimada y en el método de depreciación y amortización para los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020. La Compañía considera que las decisiones tomadas son las más razonables basadas en la información disponible, en los juicios realizados y en la manera en que la Compañía opera.

Contabilidad de arrendamientos.

Al inicio de un contrato, evaluamos si un contrato es, o contiene, un contrato de arrendamiento. Un contrato es, o contiene, un arrendamiento si el contrato transmite el derecho de controlar el uso de un activo identificado por un período de tiempo a cambio de consideración. Para evaluar si un contrato transmite el derecho a controlar el uso de un activo identificado, evaluamos si:

(i) El contrato implica el uso de un activo identificado – esto puede especificarse explícita o implícitamente, y debe ser físicamente distinto o representar sustancialmente toda la capacidad de un físico activo distinto si el proveedor tiene un derecho de sustitución sustancial, entonces el activo no se identifica; (ii) Tenemos el derecho de obtener sustancialmente todos los beneficios económicos del uso del activo durante todo el período de uso; y (iii) Tenemos derecho a dirigir el uso del activo. Tenemos el derecho cuando la toma de decisiones que son más relevantes para cambiar cómo y para qué propósito el activo se utiliza, en casos excepcionales, la decisión sobre cómo y con qué propósito se utiliza el activo es predeterminado. Tenemos el derecho de dirigir el uso del activo si: (a) Tenemos el derecho a operar el activo; o (b) Tenemos el activo de manera que predetermina cómo y con qué propósito se utilizará.

Activos por impuestos diferidos.

De conformidad con las NIIF, se han reconocido activos y pasivos de impuesto diferido con base en las diferencias entre los valores contables y fiscales de los activos y pasivos. GAP no reconoció un ingreso por recuperabilidad de impuestos activos diferidos al 31 de Diciembre de 2020. Como resultado de los cambios en las leyes fiscales, (para mayor información ver: “*Información Financiera – General - Impuestos*”) saldo de impuesto al activo podrá ser recuperado hasta en un 10% por año durante los siguientes diez años (iniciando en 2008), comparando con el importe del impuesto sobre la renta pagado en el año a comparar y el impuesto al activo más bajo pagado en los años 2005, 2006 y 2007, siempre que el impuesto sobre la renta exceda el impuesto al activo de cualquiera de esos años. Además, se ha reconocido una pérdida de impuestos por recuperar, que expira en 2026 de acuerdo a la legislación fiscal. Regularmente se revisa la recuperación del activo por impuestos diferidos basándose en la utilidad gravable histórica y en utilidad gravable futura proyectada, comparándola con el impuesto al activo estimado futuro y la expectativa de tiempo para reversar las diferencias temporales existentes. Si estas estimaciones y suposiciones cambian en el futuro, se podría requerir realizar ajustes adicionales al activo por impuestos diferidos, que pueden dar como resultado un incremento o reducción del gasto al impuesto a la utilidad. En 2018 y 2020 no se pagó impuestos a la utilidad sobre dividendos, en el 2019 la Compañía pagó \$0.3 millones de pesos por impuestos ganados por dividendos. Cada año la Compañía revisa los saldos de impuestos pagados por dividendos de acuerdo con las proyecciones financieras y determina el importe que podrá recuperarse.

Planes de beneficios definidos.

Estimamos el valor presente de nuestras obligaciones según los planes de pensión de beneficios definidos utilizando el método de crédito unitario proyectado, que incluye el riesgo de intereses, el riesgo de longevidad y el riesgo salarial. Una disminución en la tasa de interés a 30 años, o en las expectativas de vida o salarios de los participantes del plan aumentará nuestra responsabilidad. La tasa de descuento de la obligación por beneficios proyectados a valor presente se determina con base en la curva de tasa de interés para bonos gubernamentales a 30 años. Basamos nuestras suposiciones en la esperanza de vida en estadísticas para la población general mexicana, donde la esperanza de vida promedio de una persona que se jubila a los 65 años es actualmente de 17 años para los hombres y 19 años para las mujeres.

Contingencias y Provisiones.

La Compañía es parte de varios procesos legales. Conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera, las provisiones se reconocen en los estados financieros cuando: una entidad tiene una obligación presente (legal o implícita) como resultado de un evento pasado; es probable que se requiera una salida de recursos que incorporen beneficios económicos para liquidar la obligación; y se puede hacer una estimación fiable del monto de la obligación. No se reconoce una provisión para los pasivos contingentes. Los pasivos contingentes deben ser revelados a menos que la posibilidad de una salida de recursos que incorporen beneficios económicos sea remota.

Capitalización de mejoras a bienes concesionados.

La Compañía lleva a cabo inversiones de capital en cada uno de sus aeropuertos, anualmente en el caso de los aeropuertos mexicanos y cada cinco años en Jamaica, de acuerdo con sus respectivos Plan Maestro de Desarrollo. Las inversiones que se consideran adiciones o mejoras a bienes concesionados se reconocen como activos intangibles dentro de la cuenta de mejoras a bienes concesionados. Los desembolsos relacionados con el mantenimiento general de los bienes concesionados se reconocen como gastos en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales.

Coberturas de flujo de efectivos.

Tenemos instrumentos financieros derivados designados como un instrumento de flujo de efectivo. De acuerdo a las NIIF, la parte efectiva de los cambios en el valor razonable del derivado se reconoce en otros resultados integrales (OCI) y se acumula en la reserva de cobertura de flujos de efectivo. La parte efectiva de los cambios en el valor razonable del derivado que se reconoce en OCI se limita al cambio acumulativo en el valor razonable del elemento cubierto, determinado sobre la base del valor presente, desde el inicio de la cobertura. Cualquier porción ineficaz de los cambios en el valor razonable del derivado se reconoce inmediatamente como ganancia o pérdida.

Aplicación de nuevas Normas.

Durante 2018 adoptamos la NIIF 9 y NIIF 15 y de manera anticipada la NIIF 16 a partir del 1° de enero de 2018, así como otras nuevas normas e interpretaciones (INIIF 23) que aclaran la contabilidad de las transacciones que incluyen la recepción o el pago de anticipos en una moneda extranjera que entraron en vigor a partir del 1° de enero de 2019 emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (“IASB”).

Normas de contabilidad recientemente emitidas.

Las siguientes son Normas Internacionales de Información Financiera nuevas o revisadas que se han emitido pero aún no son efectivas:

NIIF 17 Contratos de Seguros

La NIIF 17 establece los principios para el reconocimiento, medición, presentación y divulgación de los contratos de seguro y reemplaza a la NIIF 4 Contratos de seguro.

La NIIF 17 describe un modelo general, que se modifica para los contratos de seguro con características de participación directa, que se describe como el Enfoque de tarifa variable. El modelo general se simplifica si se cumplen ciertos criterios al medir la responsabilidad de la cobertura restante mediante el método de asignación de primas.

El modelo general utilizará los supuestos actuales para estimar el monto, el tiempo y la incertidumbre de los flujos de efectivo futuros y medirá explícitamente el costo de esa incertidumbre, toma en cuenta las tasas de interés del mercado y el impacto de las opciones y garantías de los asegurados.

En junio de 2020, el IASB emitió las modificaciones a la NIIF 17 para enfocarse en las preocupaciones e implementación de los cambios que se identificaron después de que la NIIF 17 fue publicada. Las modificaciones difieren la fecha de aplicación inicial de la NIIF 17 (incorporando las modificaciones) para al reporte anual que comience en o después del 1° de enero de 2023. Al mismo tiempo, el IASB emitió una Extensión Temporal de Exención para Aplicar NIIF 9 (Modificaciones a la NIIF 4) que extiende la fecha de expiración de la excepción temporal para aplicar la NIIF 9 en la NIIF 4 para periodos anuales empezando en o después del 1° de enero de 2023.

NIIF 17 debe ser aplicada retrospectivamente a menos de que no sea práctico, en dado caso se modificará el enfoque retrospectivo o se aplicará el enfoque del valor razonable.

De acuerdo con los requisitos de transición, la fecha de la aplicación inicial es el comienzo del período de informe anual en el que la Compañía aplica la Norma por primera vez y, la fecha de transición es el comienzo del período inmediatamente anterior a la fecha de la aplicación inicial.

La administración de la Compañía no anticipa que la aplicación de la Norma en el futuro tendrá un impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía.

Modificaciones a NIIF 10 e NIC 28 Venta o contribución de activos entre un inversionista y su asociada o negocio conjunto

Las modificaciones a la NIIF 10 y la NIC 28 tratan con situaciones donde hay una venta o contribución de activos entre un inversionista y su asociada o negocio conjunto. Específicamente, las modificaciones establecen que las ganancias o pérdidas resultantes de la pérdida de control de una subsidiaria que no contiene un negocio en una transacción con una asociada o un negocio conjunto que se contabiliza utilizando el método de participación, se reconocen en el beneficio o pérdida de la controladora sólo en la medida en que la participación de los inversionistas no relacionados en esa asociada o empresa conjunta. Del mismo modo, las ganancias y pérdidas resultantes de la remediación de las inversiones retenidas en cualquier antigua subsidiaria (que se ha convertido en una asociada o un negocio conjunto que se contabiliza utilizando el método de capital) al valor razonable, se reconocen en el beneficio o pérdida de la controladora anterior, sólo en la medida de la participación de los inversionistas no relacionados en la nueva asociada o negocio conjunto.

La fecha de entrada en vigor de las modificaciones aún no ha sido fijada por el IASB; sin embargo, se permite la aplicación anticipada.

La administración de la Compañía no anticipa que la aplicación de la modificación de la Norma en el futuro tendrá un impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía.

Modificaciones a NIC 1 Clasificación de Pasivos como Circulante y No-circulante

Las modificaciones a NIC 1 afectan solo a la presentación de los pasivos como circulantes y no circulantes en el estado de posición financiera y no por el monto o tiempo en el cual se reconoce cualquier activo, pasivo, ingreso o gasto, o la información revelada acerca de esas partidas.

Las modificaciones aclaran que la clasificación de los pasivos como circulantes y no circulantes se basa en los derechos de la existencia al final del periodo de reporte, especifica que la clasificación no se ve afectada por las expectativas acerca de si la entidad va a ejercer el derecho de aplazar la cancelación del pasivo, explicar que existen derechos si hay convenios que se deban cumplir al final del periodo de reporte, e introducir una definición del

‘acuerdo’ para dejar en claro que el acuerdo se refiere a la transferencia de efectivo de la contraparte, instrumentos de capital, otros activos o servicios.

Las modificaciones son aplicadas retrospectivamente para periodos anuales que inician en o después del 1° de enero de 2023, con la aplicación anticipada permitida.

La administración de la Compañía no anticipa que la aplicación de la modificación de la Norma en el futuro tendrá un impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía.

Modificaciones a NIIF 3 - Referencia al Marco Conceptual

Las modificaciones actualizan NIIF 3 para que se pueda referir al Marco Conceptual 2018 en lugar del Marco de 1989. También añadieron un requerimiento que, para obligaciones dentro del alcance de NIC 37, un comprador aplica la NIC 37 para determinar si la fecha de adquisición es una obligación presente o existe como resultado a partir de un evento pasado. Por gravámenes que estén dentro del alcance de NIIF 21 Gravámenes, el comprador aplica NIIF 21 para determinar si la obligación da lugar a un pasivo para pagar el gravamen que ocurrió en la fecha de adquisición.

Finalmente, las modificaciones agregan una declaración explícita que el comprador no reconocerá un activo contingente adquirido de una combinación de negocios.

Las modificaciones son efectivas para las combinaciones de negocios cuya fecha de adquisición sea en o después del periodo inicial del primer periodo anual iniciando en o después del 1° de enero de 2022. Con opción a aplicación anticipada si la entidad también aplica todas las otras referencias actualizadas (publicadas junto con el Marco Conceptual) al mismo tiempo o anticipadamente.

La administración de la Compañía no anticipa que la aplicación de la modificación de la Norma en el futuro tendrá un impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía.

Modificaciones a NIC 16 - Propiedad, Planta y Equipo - Antes de ser usados

Las modificaciones prohíben la deducción del costo de un activo de propiedad, planta o equipo cualquier ingreso de vender el activo después de que esté listo para usarse, por ejemplo, ingresos mientras el activo se lleva a la ubicación y se realiza el acondicionamiento necesario para que sea operable en la manera que está destinado de acuerdo a la administración. Por consiguiente, una entidad debe reconocer esos ingresos por ventas y costos en resultados. La entidad mide los costos de esas partidas conforme a la NIC 2 Inventarios.

Las modificaciones aclaran el significado de ‘probar si un activo funciona adecuadamente’. Ahora NIC 16 especifica esto como una evaluación en la cual el desempeño físico y técnico del activo es capaz de ser usado en la producción o en el suministro de bienes o servicios, para renta u otros, o propósitos administrativos.

Si no se presenta por separado en el estado de resultados integrales, los estados financieros deberán revelar las cantidades de ingresos y costos en resultados relacionados a partidas que no son una salida por las actividades ordinarias de la entidad, en la línea de partida(s) en el estado de resultados integrales donde se incluyan los ingresos y costos.

Las modificaciones son aplicadas retrospectivamente, pero solo a las partidas de propiedad, planta y equipo que son traídas a la ubicación y condiciones necesarias para que sean capaces de operarse como la administración lo tiene planeado en o después del inicio del periodo en el cual se presentan los estados financieros de la entidad en los cuales aplique por primera vez las modificaciones.

La Compañía deberá reconocer el efecto acumulado de la aplicación inicial de las modificaciones como un ajuste al balance en las utilidades retenidas (o algún componente de capital, que sea apropiado) al inicio del primer periodo que se presente.

Las modificaciones son efectivas para periodos anuales que inicien el 1° de enero de 2022 con opción de aplicación anticipada.

La Administración de la Compañía no anticipa que la aplicación de la modificación de la Norma en el futuro tendrá un impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía.

Modificaciones a NIC 37 - Contratos Onerosos - Costos por Cumplir un Contrato

Las modificaciones especifican que los ‘costos por cumplir’ un contrato comprende los ‘costos relacionados directamente al contrato’. Los costos que se relacionan directamente a un contrato consisten de los costos incrementales y los costos por cumplir un contrato (ejemplo: mano de obra o materiales) y la asignación de otros costos que se relacionen directamente para cumplir un contrato (como la asignación de la depreciación a las partidas de propiedad, planta y equipo para cumplir el contrato).

Las modificaciones aplican para contratos en los cuales la Compañía no ha cumplido aún con todas sus obligaciones al inicio del periodo anual de reporte en los cuales la entidad aplique por primera vez las modificaciones. Los comparativos no deben reformularse. En cambio, la entidad debe reconocer el efecto acumulado de la aplicación inicial de las modificaciones como un ajuste al balance en las utilidades retenidas o algún otro componente de capital, como sea apropiado, para la fecha de aplicación inicial.

Las modificaciones son efectivas para periodos anuales que inicien en o después del 1° de enero de 2022, con opción de aplicación anticipada.

La Administración de la Compañía no anticipa que la aplicación de la modificación de estas mejoras tendrá en el futuro un impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía.

Modificaciones Anuales a las normas NIIF 2018-2020

Las modificaciones Anuales incluyen la modificación a cuatro normas.

NIIF 1 Adopción por Primera Vez de las Normas Internacionales de Información Financiera

La modificación provee alivio adicional para la subsidiaria que adopta por primera vez después que su matriz con respecto a la contabilidad por las diferencias acumuladas por conversión. Como resultado de las modificaciones, una subsidiaria usa la excepción de NIIF 1: D16(a) ahora puede elegir mediar los efectos acumulados por conversión de las operaciones extranjeras a valor en libros que serpia lo que se incluye en los estados consolidados de la matriz, basado en la fecha de transición de la matriz a NIIF, si no hubo ajustes por los procedimientos de consolidación y por los efectos de combinación de negocios en los que la matriz adquirió a la subsidiaria. Una elección similar está disponible para una asociada o negocio conjunto que usa la excepción en NIIF 1: D16(a).

NIIF 9 Instrumentos Financieros

La modificación aclara que al aplicar la prueba del ‘10%’ para evaluar si se debe dar de baja un pasivo financiero, una entidad incluye solo las cuotas pagadas o recibidas entre la entidad (el prestatario) y el prestador, incluyendo cuotas pagadas o recibidas por la entidad o el prestador.

Las enmiendas son aplicadas prospectivamente a las modificaciones o cambios que ocurran en o después de la fecha que la entidad aplica por primera vez la enmienda.

NIIF 16 Arrendamientos

Las modificaciones eliminan la figura del reembolso por mejoras a los arrendamientos.

Como las modificaciones a la NIIF 16 solo son con respecto a un ejemplo ilustrativo, no hay fecha de inicio establecida.

La administración de la Compañía no anticipa que la aplicación de las Normas en el futuro tendrán un impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía.

IV. ADMINISTRACIÓN.

4a. AUDITORES EXTERNOS.

Los auditores externos de la Compañía durante los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2018, 31 de diciembre de 2019 y 31 de diciembre de 2020 fue KPMG Cárdenas Dosal, S.C.

En los últimos tres ejercicios no se han emitido opiniones de los auditores externos con salvedades, opiniones negativas, ni dichos auditores externos se han abstenido de emitir alguna opinión en relación con los estados financieros consolidados de la Compañía. La designación del auditor externo se realiza anualmente a través del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de la Compañía, quien recomienda al Consejo de Administración la designación de la firma de auditoría para el ejercicio que corresponda.

Durante el año 2020, la Compañía pagó a sus auditores por diversos conceptos los siguientes montos en miles de pesos:

Auditoría Financiera	\$ 11,434	73%
Otros honorarios relacionados con auditoría	2,143	14%
Otros honorarios	2,104	13%
Total	<u>\$ 15,681</u>	<u>100%</u>

Los honorarios de auditoría corresponden a los honorarios facturados por los auditores independientes en relación con la auditoría del informe anual, estados financieros consolidados, la auditoría de los estados financieros de ciertas subsidiarias y otros informes de auditoría estatutarios.

Otros honorarios relacionados con auditoría corresponden a los honorarios facturados por los auditores independientes por los servicios relacionados con la Ley Sarbanes-Oxley de 2002 y otros servicios relacionados con la auditoría.

Otros honorarios corresponden a los honorarios facturados por los auditores independientes por los servicios de precios de transferencia, servicios relacionados con la emisión de certificados bursátiles y otros contratos de servicios.

4b. OPERACIONES CON PARTES RELACIONADAS Y CONFLICTOS DE INTERESES.

Acuerdos con AMP y sus Afiliadas.

Las bases para la venta de acciones Serie “BB” obligaron a AMP, a la Compañía y a la SCT a celebrar un Contrato de Participación, que establece la estructura para el Contrato de Opción, el Contrato de Asistencia Técnica y el Contrato de Fideicomiso de Bancomext.

Desde el momento en que las concesiones fueron otorgadas y de conformidad con el Contrato de Asistencia Técnica y el Contrato de Participación, AMP y sus accionistas convinieron en proporcionarle a la Compañía los servicios de administración y asesoría y le transfieren a GAP conocimientos de la industria y tecnología relacionada con la operación de los aeropuertos, apoyando con el desarrollo y mejora de los aeropuertos y los servicios que brindan. En virtud del Contrato de Asistencia Técnica y el Contrato de Participación, la Compañía ha obtenido una variedad de servicios de AMP, que incluyen asesoría operativa y de seguridad aeroportuaria; guía en el desarrollo de proyectos comerciales, identificación de nuevas oportunidades de inversión, evaluación de diferentes proyectos internacionales, incluyendo la adquisición del Aeropuerto Internacional de Montego Bay y NMIA en Jamaica. La participación activa de AMP en las operaciones de la Compañía como resultado del Contrato de Asistencia Técnica y el Contrato de Participación, ha resultado ser una ventaja competitiva que se ha convertido en una parte esencial de las operaciones y crecimiento de los resultados de GAP, como se puede apreciar en el apartado de información financiera. Ver: “*Información Financiera — Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Emisora*”.

El contrato tiene un plazo inicial de 15 años, pero es renovable automáticamente por plazos sucesivos de cinco años, salvo que una de las partes notifique a la otra su intención de terminarlo dentro de un periodo no menor de 60 días, previo a la fecha de terminación establecida. El contrato se renovó automáticamente a partir del 25 de agosto de 2019 por un periodo adicional de cinco años. De acuerdo con la cláusula 5.2 del acuerdo.

La decisión por parte de GAP de renovar o cancelar el contrato requiere de la aprobación por parte del 51% de los accionistas Serie “B” de GAP distintos a AMP o cualquier parte relacionada de AMP (en la medida que éstas tengan acciones Serie “B”). El Contrato de Asistencia Técnica se mantendrá sólo si AMP continúa con la tenencia de al menos 7.65% del capital social de la Compañía. Si el Contrato no continúa, la administración de la Compañía podría cambiar y debido a la falta de asistencia técnica sus operaciones podrían verse afectadas adversa y significativamente. Para una discusión más detallada de los derechos de AMP para transferir capital ver *“Administración — Información adicional administradores y accionistas — Vigilancia y Comités”*, *“Administración — Estatutos Sociales y Otros Convenios”* y *“Administración — Información adicional administradores y accionistas — Principales Accionistas”*.

La cuota por asistencia técnica pactada es por el monto que sea mayor de entre U.S.\$4.0 millones ajustados anualmente por la inflación de los Estados Unidos desde el 25 de agosto de 2000 o el 5% del resultado consolidado de operación de los aeropuertos de México de la Compañía (calculado antes de la deducción de la cuota por asistencia técnica y depreciación y amortización, conforme a Mex NIF). La Compañía considera que esta estructura crea un incentivo para que AMP incremente las ganancias anuales consolidadas de la Compañía.

El acuerdo de asistencia técnica permite que AMP, sus accionistas y sus afiliadas presten servicios adicionales a la Compañía solo si el Comité de Adquisiciones determina que estas partes relacionadas han presentado la oferta más favorable en un proceso de licitación con al menos tres partes no relacionadas. Este proceso se describe en el *“Administración — Información adicional administradores y accionistas — Vigilancia y Comités”*, *“Administración — Estatutos Sociales y Otros Convenios”* y *“Administración — Información adicional administradores y accionistas — Principales Accionistas”*.

En 2018 y 2020, la Compañía no reconoció ningún gasto pagado a AMP. En 2019 la Compañía reconoció \$5.6 millones de pesos (U.S.\$296 mil) en gastos. De conformidad con el Contrato de Asistencia Técnica la tarifa pagada a AMP y sus afiliadas fue de aproximadamente \$411.5 millones de pesos (U.S.\$20.9 millones), \$461.5 millones de pesos (U.S.\$24.5 millones) y \$289.1 millones de pesos (U.S.\$14.6 millones) para 2018, 2019 y 2020, respectivamente.

Puente Binacional Cross Border Xpress en Tijuana

El aeropuerto de Tijuana tiene un acuerdo comercial con OTV para la construcción, operación, mantenimiento y uso del puente binacional Cross Border Xpress (“CBX”), siendo cada una de las partes responsable de la sección del puente correspondiente de cada lado de la frontera entre Estados Unidos y México. El CBX tiene como objetivo facilitar el flujo de pasajeros en ambas direcciones a través de la frontera con la presentación de un pase de abordar válido. El contrato está vigente desde el 8 de abril de 2013 y expira con el término de la concesión del aeropuerto de Tijuana. El acuerdo establece que OTV debe pagar al aeropuerto de Tijuana una tarifa fija por cada pasajero que utilice el CBX como compensación por la reducción en los ingresos por servicios no aeronáuticos del estacionamiento, taxis, transportación terrestre, locales comerciales, arrendadoras de autos, y por los servicios de cambio de divisas hasta diciembre de 2017. El CBX comenzó operaciones el 9 de diciembre de 2015, durante los años terminados al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020 el CBX fue utilizado por aproximadamente 2.3 millones, 2.9 millones y 1.7 millones de pasajeros, respectivamente. El aeropuerto de Tijuana facturó \$3.7 millones de pesos en 2018 por este contrato, los ingresos facturados durante 2018 corresponden a los últimos 15 días de 2017. En 2019 no se realizó ningún pago adicional por derecho de acceso. Para obtener más información ver *la Nota 31 de los Estados Financieros Consolidados*.

OTV es una empresa privada constituida en los Estados Unidos y propiedad en su totalidad por Otay-Tj Holdings, L.L.C. La sociedad tiene dos accionistas, el 25% está en manos de una empresa estadounidense y el 75% está en manos de una empresa mexicana. Los accionistas de la empresa mexicana a su vez poseen el 66.66% de

AMP, nuestro Socio Estratégico. En consecuencia, este acuerdo se considera una operación entre partes relacionadas. OTV obtuvo los permisos necesarios en los Estados Unidos para proporcionar servicios en el cruce de la frontera y es responsable de todas las obligaciones con el gobierno de los Estados Unidos. También es el dueño del terreno en Estados Unidos a lo largo de la frontera en la que se construyó la terminal. El terreno lo adquirió antes de obtener el permiso presidencial sobre el cual posteriormente se construyó la terminal CBX, por esta razón, esta oportunidad de negocio sólo podría llevarse a cabo con OTV.

El acuerdo con OTV fue negociado en condiciones de igualdad y reportado a nuestro Comité de Auditoría y Prácticas Societarias. Fue aprobado por la mayoría de los consejeros independientes en una reunión del Consejo de Administración celebrada el 26 de febrero de 2013, y los Consejeros de la Serie “BB” designados por AMP se abstuvieron de votar.

Otras cuentas por cobrar (pagar) con otras partes relacionadas

Al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020, se tienen los siguientes saldos por cobrar (pagar) con otras partes relacionadas que se encuentran en el estado consolidado de posición financiera, se integran como sigue:

	2018	2019	2020
Cuentas por cobrar:			
Especialistas en Alta Cocina, S.A. de C.V. (Consejero independiente)	\$ 93	\$ 3,523	\$ 1,698
Mayo 13, S.A. de C.V. (Consejero independiente)	-	729	-
Fly by Wings, S.A de C.V. (Consejero independiente)	-	-	5,955
Las Nuevas Delicias Gastronómicas, S. de R.L. de C.V. (Consejero Independiente)	-	-	549
Cuentas por pagar:			
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (Accionista)	(7,698)	(3,079)	-
OTV (Accionista)	(465)	-	-

Otras operaciones con otras partes relacionadas

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020 se realizaron las siguientes operaciones con otras partes relacionadas que se encuentran en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales que se integran como sigue:

	2018	2019	2020
Ingresos Comerciales:			
Especialistas en Alta Cocina, S.A. de C.V. (Consejero independiente)	\$ 32,236	\$ 34,039	\$ --
Mayo 13, S.A. de C.V. (Consejero independiente)	9,443	5,549	-

Otayconnect, S. de R.L. de C.V. (Accionista)	300	1,253	1,313
Promotora Cabo Real, S.A. de C.V. (Accionista)	21,059	28,910	14,291
Las Nuevas Delicias Gastronómicas, S. de R L. de C.V. (Consejero Independiente)	-	4,886	5,524
Fly by Wings, S.A. de C.V. (Consejero Independiente)	-	-	24,093
Beer Factory de México, S.A. de C.V. (Consejero Independiente)	-	-	1,389
Operadora y Administradora de Restaurantes Gigante, S.A. de C.V. (Consejero Independiente)	-	-	1,004
Diseños Pantera, S.A. de C.V. (Accionista)	-	298	62

	2018	2019	2020
Consultoría técnica:			
Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (Accionista)	\$ 8,896	\$ 8,626	\$ -
Otros servicios:			
Diseños Pantera, S.A. de C.V. (Accionista)	-	279	-

4c. ADMINISTRADORES Y ACCIONISTAS.

4c.1. Consejo de Administración.

El Consejo de Administración y el Director General, tienen encomendada la administración de la Sociedad. Conforme a los estatutos sociales de la Compañía el Consejo de Administración debe integrarse por once miembros. De conformidad con la legislación mexicana, el 25% de los consejeros deberán ser independientes (independencia a ser calificada por la Asamblea de Accionistas en cada sesión anual general ordinaria de accionistas y aplicando lo establecido en los estatutos de GAP y la legislación mexicana); bajo la Ley del Mercado de Valores, la CNBV podrá objetar la calificación de independencia. Actualmente, el Consejo de Administración de la Compañía está integrado por once miembros.

Los estatutos sociales de la Compañía establecen que los tenedores de acciones Serie “BB” tienen el derecho de elegir a cuatro miembros y sus suplentes del Consejo de Administración. Los consejeros restantes son elegidos por los tenedores de las acciones Serie “B” (sin elegir suplentes). En términos de los estatutos sociales, cada accionista o grupo de accionistas propietarios de al menos 10% del capital social en forma de acciones Serie “B”, tienen el derecho de elegir a un miembro propietario del Consejo de Administración. Asimismo, los estatutos de la Compañía establecen que cualquier accionista de la Serie “B”, en forma individual o conjuntamente con sus partes relacionadas, no pueda nombrar a más de un miembro del Consejo, incluso si el accionista posee más del 10% del capital social (el exceso de tenencia accionaria sobre el límite máximo del 10%, no tiene derecho a voto de conformidad con los estatutos sociales). El resto de los consejeros elegidos por los tenedores de la Serie “B” son electos por mayoría de votos de los tenedores de la Serie “B” que se encuentren presentes en la Asamblea de Accionistas, con excepción de aquellos accionistas de la Serie “B” que ya han participado en cualquier designación de algún miembro por su tenencia del 10% de las acciones. La selección de consejeros independientes se lleva a cabo a través de una firma encargada de la localización de ejecutivos con el perfil adecuado. Los Consejeros son elegidos por el periodo de un año en la Asamblea Ordinaria de Accionistas.

La composición del Consejo de Administración a la fecha de este reporte se muestra en la siguiente tabla con el nombre, cargo, antigüedad, edad y suplente. A la fecha, el Consejo se integra por 11 miembros propietarios (de los cuales 27% pertenece al género femenino y 73% al género masculino) y 4 miembros suplentes (de los cuales 100% pertenece al género masculino). Sin embargo, esta composición podría cambiar en la Asamblea General Ordinaria de Accionistas a celebrarse el 27 de abril 2021. En el pasado, algunos accionistas de la sociedad han impugnado la conformación del Consejo de Administración. Para mayor información ver “*La Compañía – Descripción del Negocio – Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales – Procedimientos legales – Litigios relacionados con Grupo México, S.A.B. de C.V. busca anular ciertas resoluciones adoptadas en las asambleas de accionistas de GAP*”.

Nombre	Cargo	Desde	Edad	Suplente
Laura Díez Barroso Azcárraga ⁽¹⁾	Presidenta y Consejero	21 de abril 2015	68	Carlos Laviada Oejo
María José Cuenda Chamorro ⁽¹⁾	Consejero	24 de abril 2019	51	Carlos Manuel Porrón Suárez
Juan Gallardo Thurlow ⁽¹⁾	Consejero	26 de abril 2016	73	Eduardo Sánchez Navarro Redo
Maria Ángeles Rubio Alfayate ⁽¹⁾	Consejero	29 de abril 2020	46	Carlos Alberto Rohm Campos
Alfredo Casar Pérez ⁽²⁾	Consejero	26 de abril 2016	67	—
Carlos Cárdenas Guzmán ⁽³⁾	Consejero	22 de septiembre 2011	70	—
Joaquín Vargas Guajardo ⁽³⁾	Consejero	16 de abril 2012	67	—
Álvaro Fernández Garza ⁽³⁾	Consejero	26 de febrero 2014	53	—
Juan Díez-Canedo Ruíz ⁽³⁾	Consejero	23 de abril 2014	70	—
Ángel Losada Moreno ⁽³⁾	Consejero	23 de abril 2014	66	—
Luis Téllez Kuenzler ⁽³⁾	Consejero	25 de abril 2018	62	—

(1) Miembros del Consejo de Administración designados por AMP como tenedor de las acciones Serie “BB”, representativas del 15% del capital social de GAP.

(2) Consejero representante de Grupo México como accionista o grupo de accionistas con tenencia del 10% del capital social.

(3) Estos consejeros fueron nombrados en su carácter de independientes para cumplir con lo establecido en la Ley del Mercado de Valores.

Laura Díez Barroso Azcárraga. La Sra. Díez Barroso es Presidenta del Consejo de Administración de la Compañía desde el 2015 y Presidenta de Fundación GAP desde su constitución en 2013. Además, actualmente es presidenta del Consejo de Administración de Grupo Financiero Santander México. La Sra. Díez Barroso inició su carrera editorial en 1979 como editora de la revista juvenil TÚ. En 1988 fundó Editorial Eres y en 1995 Editorial Eres se fusionó con Editorial Televisa, lo que resultó en el nombramiento de la Sra. Díez Barroso como Presidenta del Consejo de Administración y Directora General de la empresa hasta el año 2000. Se desempeñó durante 14 años como miembro del Consejo de Royal Caribbean Cruises y 15 años como miembro del Consejo de Administración de Grupo Financiero Inbursa. La Sra. Díez Barroso es actualmente miembro del Consejo Mexicano de Negocios, Telmex, Médica Sur y Centro Roberto Garza Sada, parte de la Universidad “UDEM”. La Sra. Díez Barroso también es fideicomisaria de varias iniciativas filantrópicas, incluidas el Museo San Ildefonso y el Fideicomiso del Bosque de Chapultepec. Actualmente invierte en entidades públicas y privadas a través de LCA Capital, una oficina familiar de la cual es cofundadora.

Maria José Cuenda Chamorro. La Sra. Cuenda fue elegida miembro de nuestra junta directiva el 24 de abril de 2019. Actualmente, la Sra. Cuenda es la Directora Gerente de desarrollo comercial, inmobiliario e internacional de AENA. Sus logros más notables incluyen la transformación comercial y la modernización de los aeropuertos españoles en la red de AEA con un énfasis especial en el desarrollo de negocios minoristas mediante la incorporación de las marcas de perfumería, moda y alimentos más grandes y conocidas en espacios innovadores diseñados para los pasajeros. Es licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Extremadura, MBA por IE Business School y egresada del Programa de Desarrollo de Gestión del IESE. Comenzó a trabajar para AENA en el departamento comercial y de marketing en el aeropuerto de Palma de Mallorca en 1996.

Juan Gallardo Thurlow. El Sr. Gallardo fue elegido miembro del Consejo de Administración de la Compañía el 26 de abril de 2016. El Sr. Gallardo es actualmente el presidente del Consejo de Administración de Organización CULTIBA (compañía holding de GEPP y Grupo Azucarero) y el Presidente del Consejo de Grupo Azucarero México, el mayor grupo de ingenios azucareros de México y Grupo GEPP empresa embotelladora de PepsiCo y sus marcas a nivel nacional. El Sr. Gallardo es también miembro del Consejo de Administración de Caterpillar Inc. y Banco Santander (México) S.A., así como miembro de los consejos consultivos internacionales de Bombardier, Rabobank y Lafarge. El Sr. Gallardo fue anteriormente miembro del Consejo Mexicano de Negocios, A.C. y del Consejo Empresarial de América Latina; y coordinador de COECE, una alianza especializada de todas las organizaciones del sector privado mexicano, formada para promover el incremento del comercio entre México, Estados Unidos y Canadá y el resto del mundo, particularmente en el contexto del T-MEC y el Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea. El Sr. Gallardo tiene una Licenciatura en Derecho por la Escuela Libre de Derecho de la Ciudad de México y completó el programa AD-2 de Alta Dirección por el IPADE en la Ciudad de México.

María Ángeles Rubio Alfayate. La Sra. Rubio Alfayate es Ingeniera Aeronáutica egresada de la Universidad Politécnica de Madrid y certificada del Programa de Desarrollo Directivo (“PDD”) del IESE, Universidad de Navarra. A lo largo de su carrera profesional, ha ocupado diferentes cargos directivos en el campo de la gestión aeroportuaria, principalmente en las áreas de servicios y operaciones de varias empresas, entre ellas Flightcare, la empresa dedicada a prestar servicios de gestión para el Grupo FCC, la división española de Swissport International Ltd., una empresa multinacional de servicios terrestres de aeropuertos y manipulación de carga aérea y CLECE, la empresa de servicios del Grupo ACS. Desde 2015 hasta marzo de 2020, fue Directora de Servicios y Desarrollo de Aeropuertos en Iberia Líneas Aéreas de España. En abril de 2020, se incorpora a Aena SME S.A., como consejera de Aena Internacional.

Alfredo de Jesús Casar Pérez. El Sr. Casar tiene una Licenciatura en Economía por el Instituto Autónomo de México (ITAM), una Licenciatura en Ingeniería industrial por la Universidad de Anáhuac y una Maestría en Economía por la Universidad de Chicago. Ha sido miembro del Consejo de Administración de Grupo México desde 1997. Asimismo, fue nombrado Presidente Ejecutivo del Grupo Ferroviario Mexicano S.A. de C.V. (“GFM”) y Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (Ferromex), el 5 de marzo de 2008, y se desempeñó como Presidente y Director Ejecutivo de GFM, Y Ferromex desde el 16 de noviembre de 1999. Anteriormente, el Sr. Casar se desempeñó como director de desarrollo en Grupo México S.A.B. de C.V. durante dos años después de haber sido Director Ejecutivo de Compañía Perforadora México, S.A. de C.V. y Director Ejecutivo de Compañía Constructora, S.A. de C.V.,

durante 7 años. El Sr. Casar también es miembro de la junta directiva de Grupo México, GFM y Southern Copper Corporation (“SCC”).

Carlos Cárdenas Guzmán. El Sr. Cárdenas ha sido miembro del Consejo de Administración desde 2011, donde también se desempeña como presidente del Comité de Auditoría. Es Contador Público Certificado, egresado de la Universidad Autónoma de Guadalajara y cuenta con una Maestría en Derecho Fiscal por la Universidad Panamericana (IPADE). Después de 39 años de servicio activo como contador público, se retiró como socio de Ernst & Young México, donde se desempeñó como socio fiscal a cargo durante muchos años y como miembro de su Comité Ejecutivo. También se desempeña actualmente en los Consejos de Administración y Comités de Auditoría de numerosas empresas mexicanas, incluyendo, Consejero independiente y miembro del Comité de Auditoría de Aleatica, S.A. (sociedad subsidiaria de Australian Fund IFM Investors), miembro del Consejo y del Comité de Auditoría del Grupo Farmacias del Ahorro, miembro del Consejo y del Comité de Auditoría de Reaseguradora Patria, S.A., miembro del Consejo y del Comité de Auditoría de Anteris Capital Venture Lending Fund, Auditor estatutario de Berkley Internacional Seguros México, S.A. de C.V. y Berkley International Fianzas México, S.A. de C.V., ex presidente de American British Cowdray Medical Center, I.A.P. También es miembro de varias asociaciones empresariales y profesionales, sobre todo, se desempeñó como presidente del Instituto Mexicano de Contadores Públicos (IMCP) y de la Academia de Estudios Tributarios de Contaduría Pública (AET).

Joaquín Vargas Guajardo. El Sr. Vargas fue elegido miembro del Consejo de Administración de la Compañía el 16 de abril de 2012 como un consejero independiente. Es Presidente del Consejo de Administración de Grupo MVS, que incluye, MVS radio, MVS Educación, MVS Entretenimiento, así como Dish y MVS TV, servicios de televisión satélite. También es Presidente de CMR, una empresa pública que tiene más de 280 restaurantes con más de una docena de marcas como, The Capital Grille, Sushi Itto, Chili’s y Olive Garden, entre otras. Actualmente es miembro de la junta directiva de las siguientes empresas públicas: Vitro, Grupo Financiero Santander y Médica Sur. Es también miembro del Consejo de El Universal y Costamex, entre otros.

Álvaro Fernández Garza. El Sr. Fernández fue elegido miembro del Consejo de Administración de la Compañía el 26 de febrero de 2014 como un consejero provisional y fue ratificado como consejero independiente durante la junta directiva del 23 de abril de 2014. Es Director General de Grupo ALFA y miembro de los Consejos de Administración de Vitro, ALFA y CYDSA. Es Presidente del Consejo de la Universidad de Monterrey (UEM). El Sr. Fernández tiene una licenciatura en Economía por la Universidad de Notre Dame y una maestría en Administración por el ITESM y un MBA por la Universidad de Georgetown.

Juan Díez-Canedo Ruíz. El Sr. Díez-Canedo tiene una Licenciatura en Economía por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) y un Postdoctorado en Economía por el Instituto Tecnológico de Massachusetts. Desde 1978 hasta 1988 trabajó en Banco de México, donde se convirtió en Gerente de Investigación Económica y Programación Macro financiera. En 1980 obtuvo el primer lugar en el Premio Nacional de Economía Banamex. Después, de 1989 a 1992 lideró Banco Internacional (actualmente HSBC) a través de algunas de las principales privatizaciones de la época, incluyendo Telmex, Mexicana de Aviación, Industrias Conasupo y Fertimex. De 1992 a 1994 fue Director General del área de banca de Grupo Financiero Probusa. De 1995 a 1996 fue Vicepresidente Ejecutivo del Grupo Maseca (GRUMA) y de 1995 a 1999 fue Vicepresidente Ejecutivo de Banorte. En 1999, fue nombrado Director General de CINTRA, la tenedora de las aerolíneas Aeroméxico y Mexicana. De 2001 a 2009, fue presidente de FODECO, una firma de consultoría. Desde 2009, se desempeña como presidente y Director General de Financiera Local, S.A. de C.V. SOFOM ENR. Ha sido profesor en diferentes instituciones (ITAM y el Colegio de México, entre otros) y ha publicado artículos en revistas académicas especializadas en México y Estados Unidos. Ha sido un miembro independiente de los Consejos de Administración de Banco Mercantil del Norte (Banorte), Gruma (y su subsidiaria Maseca), Gimsa, Telmex, Alcatel, Fondo de Cultura Económica y Deportes Martí. Actualmente, también es miembro del Consejo de TdA (Titulización de Activos, Madrid España), y es miembro del Consejo Regional de Metropolitano de Banorte.

Ángel Losada Moreno. El Sr. Losada fue elegido miembro del Consejo de Administración el 23 de abril de 2014. En la actualidad es Presidente del Consejo de Administración y Director General de Grupo Gigante, S.A.B. de C.V. Es miembro de los Consejos de Administración de Banco Nacional de México, S.A. (CitiBanamex Group), el Hospital Infantil de México Federico Gómez y Laboratorios Novag. También se ha desempeñado como presidente de la junta directiva Fundación “Ver Bien”. Además, ha servido como presidente de la junta directiva de la Asociación Nacional de Tiendas de Autoservicio y Departamentales, AC, o “ANTAD”, director y miembro de la

junta directiva del Instituto de Comercialización de Alimentos de los EUA y miembro del Consejo de Administración de la Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México. El Sr. Losada es licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Anáhuac.

Luis Tellez Kuenzler. El Sr. Luis Téllez es un economista y político mexicano. Fue secretario de Energía durante el gobierno del Presidente Ernesto Zedillo y secretario de Comunicaciones y Transportes con el Presidente Felipe Calderón Hinojosa. En 2009, asumió el cargo de Presidente de la Junta y Director General del Grupo Bolsa Mexicana de Valores. Actualmente es presidente de la subsidiaria mexicana de Kohlberg Kravis Roberts & Co (KKR), una corporación multinacional estadounidense que administra fondos de inversión y capital de riesgo. También se desempeña como asesor especial de NTT-Data. Es copresidente del Instituto Mexicano Woodrow Wilson en Washington D.C.

Durante 2020, la asistencia de los miembros a las sesiones del Consejo de Administración o Comités fue de 100%.

4c.2. Principales Funcionarios.

Conforme a los estatutos sociales de GAP, los tenedores de acciones Serie “BB” pueden nombrar y remover a la alta dirección de la Compañía.

La siguiente tabla presenta a los funcionarios ejecutivos, su cargo y la fecha de su nombramiento:

Nombre	Cargo	Desde	Edad
Raúl Revuelta Musalem	Director General	26 de abril 2018	44
Saúl Villarreal García	Director de Administración y Finanzas	25 de febrero 2015	50
Sergio Enrique Flores Ochoa	Director Jurídico	8 de febrero 2002	68
Juan Francisco Martínez Mira	Director de Calidad, Innovación y TI	1° de agosto 2018	55
José Ángel Martínez Sánchez	Director de Red y Negocio Regulado	7 de mayo 2016	45
Alejandro Vallarino Marusich	Director de Infraestructura	10 de septiembre 2018	52
Alejandro Guillermo Mañón Hernández	Director de Cultura y Capital Humano	15 de abril 2019	55

Raúl Revuelta Musalem. El Sr. Revuelta fue nombrado Director General el 26 de abril de 2018, tiene más de 18 años de experiencia en el sector de infraestructura y es un experto en el sector de aeropuertos. Anteriormente, de 2005 a 2015, trabajó en el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), donde se desempeñó como Director de Administración y Finanzas y Director Comercial. Durante su carrera profesional, se desempeñó como Director General de Cross Border Xpress y como Sub Director de Finanzas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (“SCT”) durante seis años, donde participó en diferentes procesos de privatización del sector, adquiriendo una amplia experiencia en concesiones federales. El Sr. Revuelta es licenciado en Economía por el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey.

Saúl Villarreal García. El Sr. Villarreal fue nombrado Director de Administración y Finanzas el 25 de febrero de 2015. Se integró a GAP en octubre de 2003 en donde estuvo a cargo de la Gerencia de Administración Corporativa, por lo que cuenta con una vasta experiencia y conocimiento de la Compañía, principalmente en la Dirección de Administración y Finanzas. Participó en el 2006 en el proceso de Oferta Pública Inicial de acciones de GAP y en los procesos de emisión de certificados bursátiles. El Sr. Villarreal es Contador Público por la Universidad de Guadalajara y cuenta con una Maestría en Administración de Negocios con la misma Universidad, además ostenta una Maestría en Finanzas y una Especialidad en Contabilidad Internacional por la Universidad Panamericana.

Sergio Enrique Flores Ochoa. El Sr. Flores fue nombrado Director Jurídico de GAP en febrero de 2002. Anteriormente, fue Gerente de lo contencioso y administrativo de la Dirección General Adjunta de Asuntos Jurídicos de ASA y Subprocurador de Justicia del Distrito Federal, además de haber sido Jefe del Departamento Legal del Infonavit y Gerente Jurídico de NAFINSA. El señor Flores tiene una licenciatura en Derecho, así como varios estudios de posgrado de la Universidad Nacional Autónoma de México (“UNAM”).

Juan Francisco Martínez Mira. El Sr. Martínez fue nombrado Director de Calidad, Innovación y Tecnologías de Información en agosto de 2018. Ha trabajado en la industria aeronáutica durante más de 29 años. Anteriormente, trabajó para AENA en varios aeropuertos desempeñando diferentes funciones. Se unió a GAP en junio de 2007 y desempeñó varias funciones, tales como: Gerente de Sistemas Operacionales, Subdirector de TI y Administrador del Aeropuerto Internacional de Guadalajara. El Sr. Martínez es Ingeniero en Sistemas y también obtuvo una Licenciatura en Música, Publicidad y RRPP, una Maestría en Pedagogía y en Gestión y Dirección de Aeropuertos y Aeronáutica, además obtuvo Diplomas para estudios de posgrado en Innovación, Planificación Estratégica y Aeropuertos. Sus estudios los realizó en el Conservatorio Superior de Música de Murcia, Universidad de Murcia y Universidad Complutense de Madrid.

José Ángel Martínez Sánchez. El Sr. Martínez fue nombrado Director de Red y Negocio Regulado en mayo de 2016. Anteriormente, trabajó en AENA en varias áreas dentro de Ingeniería y Mantenimiento de Aeropuertos. Más reciente, como parte de AENA Internacional, fue Gerente Técnico Operativo por cinco años en Colombia, apoyando los aeropuertos de Cartagena de Indias, Cali y Barranquilla. También fue Gerente de AENA, responsable de la adquisición del aeropuerto Luton, en Londres, Reino Unido. El Sr. Martínez es Licenciado en Ingeniería Aeronáutica con especialización en Aeropuertos y Transporte Aéreo. Asimismo, cuenta con una Maestría en Administración de Negocios por la Universidad Rey Juan Carlos, de Madrid y una Maestría en Gestión de Infraestructuras, Equipamiento y Servicios, por la Universidad Politécnica de Madrid.

Alejandro Vallarino Marusich. El Sr. Vallarino fue nombrado Director de Infraestructura en septiembre de 2018, es Ingeniero Civil egresado de la Facultad de Ingeniería, Universidad de México (UNAM). Cuenta con una Maestría en Administración de Empresas por el ITAM; Maestría en Dirección de Empresas Inmobiliarias y de Construcción por la Universidad Politécnica de Madrid y Maestría en Planificación de Infraestructuras Aeroportuarias por la Universidad Politécnica de Madrid. Con 23 años de experiencia profesional trabajando para grandes empresas de construcción y desarrollo inmobiliario, Dine, Gicsa, ICA y Citelis. En los últimos 12 años, el Sr. Vallarino ha estado trabajando como Director de Construcción y Director de Desarrollo. Ha planificado, desarrollado y construido aproximadamente un millón de metros cuadrados de proyectos.

Alejandro Guillermo Mañón Hernández. El Sr. Mañón fue nombrado Director de Cultura e Infraestructura de Capital Humano en abril de 2019. Tiene casi 30 años de experiencia profesional en recursos humanos en diferentes industrias, incluyendo tecnología, bienes de consumo, farmacéutica y electrónica. El Sr. Mañón tiene una sólida experiencia en operaciones complejas, incluidas las áreas de fabricación y corporativas en México y en otros países de América Latina. El Sr. Mañón tiene una licenciatura en Relaciones Industriales de la Universidad Panamericana.

El domicilio legal de los funcionarios de la Compañía se encuentra en las oficinas principales de GAP. A la fecha, el 100% de los funcionarios ejecutivos pertenece al género masculino.

Con excepción del parentesco por afinidad de la señora Laura Díez Barroso Azcárraga y su esposo, el señor Carlos Laviada Ocejo no existe cualquier otro parentesco por consanguinidad o afinidad hasta cuarto grado o civil, incluyendo a sus cónyuges, concubinas o concubinarios, entre cualquier consejero o directivo relevante que debiera explicarse.

Organización GAP.

Remuneración a Consejeros, Funcionarios y Ejecutivos.

Conforme al contrato de Asistencia Técnica con AMP, los cuatro consejeros y los cuatro suplentes elegidos por AMP no recibieron ninguna remuneración de GAP por formar parte del Consejo de Administración.

Para 2020, la remuneración total que la Compañía pagó a sus consejeros designados por los accionistas de la Serie “B” fue de aproximadamente \$8.0 millones de pesos. La remuneración pagada a los Consejeros independientes nombrados por Grupo México fue aproximadamente por \$1.2 millones de pesos. La Compañía no cuenta con planes de retiro o beneficio similar para estos funcionarios. Los Consejeros independientes reciben una compensación anual de aproximadamente U.S.\$44,100.0 por su servicio en el Consejo de Administración; además, por su participación en los comités algunos Consejeros reciben una compensación adicional; el Presidente del Comité de Auditoría recibe una compensación anual del U.S.\$7,717.0, los miembros del comité de auditoría reciben U.S.\$4,410.0, los miembros del Comité de Adquisiciones reciben U.S.\$4,410.0 y los miembros del Comité de Nominaciones y Compensaciones reciben U.S.\$2,205.0.

La remuneración pagada a los siete Funcionarios ejecutivos fue de \$39.4 millones de pesos en 2020, de los cuales el 73.0% fueron salarios, el 25.0% fueron bonos y el 2.0% fueron otras compensaciones. La Compañía no ha establecido ningún plan de retiro, jubilación o plan similar para estos funcionarios durante el año 2020. Sin embargo, en 2016 se estableció un nuevo plan de incentivos de largo plazo de bonos en efectivo para los funcionarios, el cual pretende fomentar la retención, permanencia y el desarrollo de los ejecutivos clave dentro de la Compañía. Estos derechos los podrán ejercer al final del ejercicio 2019 y están sujetos al cumplimiento de ciertos objetivos de desempeño y rentabilidad para la empresa, incluyendo el precio de la acción, la distribución a los accionistas, la UAFIDA, los ingresos netos y el cumplimiento de las inversiones de capital. Después de determinar que los objetivos del plan de incentivos de bonificación en efectivo a largo plazo se habían alcanzado para el periodo de 2016 a 2019, en marzo 2021 la Compañía autorizó y pagó un monto total de \$13.2 millones de pesos a los siete Funcionario ejecutivos.

Ninguno de los Consejeros, Consejeros suplentes o Funcionarios es tenedor de más del 1% de ninguna Serie de acciones de la Compañía excepto los descritos en “*Mercado de Capitales - Estructura accionaria*”. Ninguno de los Consejeros o Funcionarios tiene el derecho de algún otro beneficio una vez terminada su relación laboral con GAP, salvo las correspondientes a la Ley Federal del Trabajo. Del mismo modo, la Compañía no ha otorgado préstamos personales a sus Consejeros o Funcionarios y no tiene un plan de opciones sobre acciones o cualquier equivalente.

4c.3. Vigilancia y Comités.

La vigilancia de la gestión, conducción y ejecución de los negocios de la Sociedad estará a cargo del Consejo de Administración a través del Comité de Auditoría y del Auditor Externo de la Sociedad, cada uno en el ámbito de sus respectivas competencias, según lo señalado en la Ley del Mercado de Valores, y en los estatutos sociales. El Consejo de Administración podrá determinar si, caso por caso o de manera general, encarga complementar sus funciones de vigilancia a otro Comité ya constituido del Consejo de Administración o si se constituyen más Comités para este auxilio.

Adicional a las facultades y obligaciones específicas previstas en estos estatutos y en la Ley del Mercado de Valores para el Comité de Auditoría, dicho Comité tendrá todas las facultades y obligaciones que la Ley del Mercado de Valores le asigna al Comité de Prácticas Societarias.

Comités.

Los estatutos sociales de GAP prevén la existencia de al menos cuatro comités para apoyar al Consejo de Administración en la administración de los negocios de la Compañía: un Comité Operativo, un Comité de Auditoría y Practicas Societarias, un Comité de Adquisiciones y un Comité de Nominaciones y Compensaciones. Las funciones y facultades relativas a prácticas societarias que se prevén en la Ley del Mercado de Valores se llevan a cabo a través del Comité de Auditoría, que es el único Comité legalmente requerido. El resto de los Comités han sido establecidos con la finalidad de apoyar al Consejo de Administración, quien podría establecer más comités en su momento.

Comité Operativo.

El Comité Operativo, de acuerdo con los estatutos de GAP deberá ser integrado por seis miembros propietarios y tres miembros suplentes, es responsable, entre otras cosas, de proponer y aprobar ciertos planes y

políticas relacionadas con los negocios, inversiones y administración de GAP, incluyendo la aprobación de los PMD de las Concesionarias, la política de dividendos, así como aprobar las inversiones inferiores a U.S.\$3.0 millones que no estén contempladas en el presupuesto anual. Conforme a los estatutos sociales de GAP, el Consejo de Administración está autorizado para nombrar a los seis miembros del Comité Operativo. Los miembros del Consejo de Administración electos por los tenedores de las acciones Serie “BB” tienen derecho a nombrar a tres de los miembros del comité. A la fecha de este reporte, el Comité Operativo se encuentra formado por Raúl Revuelta Musalem (Director General) presidente del Comité, Carlos Alberto Rohm Campos, Juan Gallardo Thurlow, Saúl Villarreal García (Director de Administración y Finanzas), José Ángel Martínez Sánchez (Director de Red y Negocio Regulado). Alejandro Vallarino Marusich (Director de Infraestructura). Carlos Manuel Porrón Suárez, Santiago Riveroll y Alejandro Cortina Gallardo, como suplentes de Raúl Revuelta Musalem, Carlos Alberto Rohm Campos y Juan Gallardo Thurlow, respectivamente.

Comité de Auditoría y Prácticas Societarias.

El Comité de Auditoría, deberá estar formado al menos por tres miembros propietarios, la mayoría deben ser miembros del Consejo de Administración, y es responsable, entre otras cosas, de vigilar que (i) los miembros del Consejo, los funcionarios de la Compañía, así como los funcionarios de las subsidiarias de GAP cumplan con los estatutos sociales, la ley aplicable y las políticas generales que deben prepararse en apego a los estatutos sociales (ii) nombrar y supervisar el trabajo de los auditores independientes, (iii) recibir e investigar las quejas internas u otra información concerniente al sistemas de control interno y algunos temas relacionados. El Comité de Auditoría también es responsable de supervisar las prácticas de Gobierno Corporativo y las operaciones que celebre la Compañía con partes relacionadas (en los términos de los estatutos de GAP, la Ley de Aeropuertos y la Ley del Mercado de Valores), incluyendo a AMP y sus accionistas. Los miembros del Consejo de Administración electos por los tenedores de acciones Serie “BB” tienen derecho a nombrar al número de miembros que representen el 20% de los miembros totales del Comité de Auditoría o al menos a uno en caso de que el Comité este formado por menos de cinco miembros, aunque todos sus miembros deberán ser seleccionados cumpliendo las reglas de independencia bajo las leyes y regulaciones mexicanas y de Estados Unidos. El Presidente de este Comité será elegido por la Asamblea de Accionistas. La integración del Comité de Auditoría deberá todo el tiempo cumplir con todas las leyes y reglamentos, incluyendo los requerimientos de independencia, de cada jurisdicción donde coticen las acciones de GAP. A la fecha de este informe el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias está integrado por los siguientes directores: Carlos Cárdenas Guzmán quien ha sido designado como “experto financiero” de acuerdo lo establecido por la CNBV y funge como Presidente y Juan Diez-Canedo Ruíz y Ángel Losada Moreno, quienes fungen como miembros.

Comité de Adquisiciones.

El Comité de Adquisiciones, es responsable de asegurar el cumplimiento de las políticas y normas de contratación establecidas en los estatutos sociales. Entre otras cosas, estas políticas requieren que el Comité de Adquisiciones apruebe cualquier operación o serie de operaciones relacionadas entre la Compañía y un tercero, que represente una cantidad mayor a U.S.\$400,000 y cualquier contrato entre la Compañía y AMP o con cualquiera de sus partes relacionadas, por otra parte, deberá realizar un proceso de licitación que involucre al menos a otros tres participantes. En el caso de que se proponga una transacción entre GAP y AMP o cualquier otra parte relacionada, se está obligado a invitar de conformidad con los estatutos, al menos tres participantes externos a realizar una oferta y en el caso de que la oferta de un tercero sea igual o inferior a la oferta de AMP, la transacción se adjudicará al participante externo.

Los estatutos sociales establecen que una Asamblea de Accionistas determinará el número de miembros del Comité de Adquisiciones, que requiere estar formado principalmente por miembros del Consejo de Administración. Los miembros del Consejo de Administración electos por los tenedores de acciones Serie “BB” tienen el derecho de nombrar al número de miembros correspondientes al 20% del total de sus miembros o al menos a uno en caso de que el Comité este formado por menos de cinco miembros. A la fecha de este reporte, el Comité de Adquisiciones está integrado por los miembros propietarios Carlos Alberto Rohm Campos y Joaquín Vargas Guajardo. Alejandro Cortina Gallardo fue elegido miembro suplente de Carlos Alberto Rohm Campos. También se ha designado un secretario, el cual no es miembro del Comité.

Comité de Nominaciones y Compensaciones.

El Comité de Nominaciones y Compensaciones es responsable de presentar candidatos al Consejo de Administración, así como de hacer recomendaciones sobre la compensación de los Consejeros y Funcionarios. Los estatutos sociales establecen que una Asamblea de Accionistas determinará el número de miembros del Comité de Nominaciones y Compensaciones. Los accionistas de la Serie “B” y Serie “BB”, tendrán derecho de nombrar un miembro del Comité de Nominaciones y Compensaciones cada uno. Los otros miembros del Comité de Nominaciones y Compensaciones, si hubiera, serán elegidos por los dos Consejeros electos por los accionistas Serie “B” y los accionistas Serie “BB”. Si dichos Consejeros no llegasen a un acuerdo, entonces los miembros faltantes serán designados por la mayoría de votos en una Asamblea de Accionistas, en cuyo caso los accionistas de la Serie “BB” tendrán derecho a designar el 20% de los miembros o al menos a uno. Los miembros de este Comité desempeñan sus funciones por un plazo de un año. Este Comité lleva a cabo funciones de prácticas societarias relativas a su materia, a efecto de dar cumplimiento con lo establecido en la Ley del Mercado de Valores. En cada Asamblea Anual de Accionistas, el Comité de Nominaciones y Compensaciones deberá presentar una lista de candidatos para ser elegidos miembros del Consejo de Administración por el voto de los accionistas de la Serie “B”. A la fecha de este informe, el Comité de Nominaciones y Compensaciones está integrado por Laura Díez Barroso Azcárraga y Álvaro Fernández Garza. María Ángeles Rubio Alfayate fue elegido suplente de Laura Díez Barroso Azcárraga.

Descripción de la política o programa de inclusión laboral

La Compañía actualmente no cuenta con alguna política o programa que impulse la inclusión laboral sin distinción de sexo en la composición de sus órganos de gobierno y entre sus empleados. No obstante, la cultura corporativa de la Compañía respeta la diversidad profesional, cultural y de género e incentiva el desarrollo profesional con base al talento, carácter, educación, conocimiento, disciplina y trabajo, sin distinción de sexo, raza, religión u otros factores subjetivos similares. Además, la Compañía rechaza estrictamente cualquier clase de conducta discriminatoria, incluyendo la discriminación por género. A la fecha, la Compañía se encuentra trabajando en materializar políticas, a ser aprobadas por su Consejo de Administración, que impulsen activamente la inclusión corporativa y laboral, sin distinción de sexo, la diversidad y la selección de los mejores candidatos para GAP, tanto en los órganos de gobierno, como entre sus empleados, sin estándares específicos pero con miras a ampliar la diversidad de género, perspectiva y experiencia. Además, esperamos que el porcentaje de directivos relevantes y consejeros del género femenino aumente derivado de un esfuerzo más activo, impulsado por las iniciativas de GAP.

4c.4. Principales accionistas.

La distribución accionaria de las acciones en circulación (523,286,608) al 16 de abril de 2021 es la siguiente:

Nombre del accionista	Número de acciones		Porcentaje de participación de las acciones en circulación	
	Acciones Serie "B"	Acciones Serie "BB"	Acciones Serie "B"	Acciones Serie "BB"
AMP	13,269,900	84,150,000	2.50%	16.10%
Grupo México, S.A.B. de C.V. ⁽¹⁾	45,221,756	-	8.60%	-
Weston Hill Equity Holdings, LP ⁽²⁾	23,794,815	-	4.50%	-
Público inversionista ⁽³⁾	356,850,137	-	68.30%	-

(1) Conforme al Formato 13D (Amendment 41) publicado por Grupo México el 19 de febrero de 2021.

(2) Conforme al Formato 13D (Amendment No. 5) publicado el 5 de mayo de 2020 por Weston Hill Equity Holdings, LP ("Weston"). El 5 de mayo de 2020, la Sra. Díez Barroso y el Sr. Laviada Ocejo enajenaron las siguientes acciones de la Serie "B" y Serie "BB", a través de una serie de transferencias, en cada caso sin consideración, a varios miembros adultos de su familia, lo que resultó en que la Sra. Díez Barroso, el Sr. Laviada Ocejo y cada uno de los beneficiarios posean menos del 5% de nuestras acciones Serie "B" en circulación:

- La Sra. Díez Barroso y el Sr. Laviada Ocejo transfirieron a varios beneficiarios todo su interés en PAP.
- La Sra. Díez Barroso, como propietaria mayoritaria de Weston, transfirió (i) 18,264,638 acciones de la Serie "B" de Weston a varios beneficiarios, incluidas 1,250,048 acciones de la Serie "B" directamente a sí misma, y posteriormente transfirió (ii) el 100% de la propiedad de Weston a varios otros beneficiarios. En relación con dichas transferencias, el Sr. Laviada Ocejo fue reemplazado como socio general de Weston.
- Subsecuente a esta serie de transferencias, Weston posee 23,794,815 acciones Serie "B" (5.4% de las acciones Serie "B"). El Sr. Laviada Ocejo posee de manera directa 356,924 acciones Serie "B". La Sra. Díez Barroso es propietaria directa de 2,695,811 acciones de la Serie "B". El Sr. Laviada Ocejo y la Sra. Díez Barroso son esposos. Por lo tanto, la Sra. Díez Barroso también puede ser considerada como propietaria de 356,924 acciones de la Serie "B" directamente propiedad del Sr. Laviada Ocejo y el Sr. Laviada Ocejo puede ser considerado propietario de 2,695,811 acciones de la Serie "B" directamente propiedad de la Sra. Díez Barroso.

(3) Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía mantuvo adicionalmente 35,424,453 acciones en tesorería como resultado de los programas de recompra de acciones.

(4) El 1° de marzo de 2021, la Compañía reactivó la compra de acciones propias. Al 16 de abril de 2021, la Compañía ha recomprado 2,288,939 acciones que se acumulan a las 35,424,453 acciones en tesorería al 31 de diciembre de 2020, para un total de 37,713,392 acciones recompradas, que no están incluidas en el número de acciones en circulación.

4d. ESTATUTOS SOCIALES Y OTROS CONVENIOS.

Esta sección resume ciertas disposiciones de la Ley mexicana y los estatutos sociales de la Compañía.

Derechos de Voto y Asambleas de Accionistas.

Cada acción Serie “B” o Serie “BB” otorga a su tenedor el derecho a un voto en cualquier Asamblea General de Accionistas de GAP. Los titulares de las acciones Serie “BB” tienen derecho a elegir a cuatro miembros del Consejo de Administración y los tenedores de acciones Serie “B” tienen derecho a nombrar a los miembros restantes del Consejo de Administración.

En términos de la legislación mexicana y los estatutos sociales de GAP, se pueden celebrar tres tipos de asambleas de accionistas: ordinarias, extraordinarias y especiales. Las asambleas ordinarias de accionistas son las convocadas para discutir cualquier asunto no reservado a una asamblea extraordinaria de accionistas. Se debe convocar y celebrar una asamblea anual ordinaria de accionistas dentro de los primeros cuatro meses después del cierre de cada ejercicio fiscal para discutir, entre otros asuntos, el informe preparado por el Consejo de Administración respecto de los estados financieros consolidados, la designación de los miembros del Consejo de Administración y la determinación de sus remuneraciones y declaración de dividendos.

Las asambleas extraordinarias de accionistas son las convocadas para resolver cualquiera de los siguientes asuntos:

- prórroga de la duración de la sociedad o disolución voluntaria,
- aumento o disminución del capital mínimo fijo de la sociedad,
- cambio en el objeto social o nacionalidad,
- cualquier transformación, fusión o escisión de la sociedad,
- cualquier amortización o emisión de acciones preferentes o bonos,
- la cancelación del registro de las acciones de GAP en el RNV o en cualquier bolsa de valores,
- modificaciones a los estatutos sociales de la sociedad, y
- cualquier otro asunto para el cual la legislación mexicana o los estatutos sociales específicamente requieran de una asamblea extraordinaria.

Las asambleas especiales de accionistas son aquellas en las que se reúnen para tratar cualquier asunto que afecte a una Clase o Serie de acciones en particular.

Las asambleas de accionistas deben celebrarse en el domicilio social de GAP, ubicado en la Ciudad de Guadalajara, Jalisco. Las convocatorias para las asambleas de accionistas podrán ser hechas por el Consejo de Administración o por el Comité de Auditoría. Cualquier accionista o grupo de accionistas que ostente al menos el 10% del capital social de la Compañía podrá solicitar que el Consejo de Administración o el Comité de Auditoría convoquen a una Asamblea de Accionistas para tratar asuntos indicados en la solicitud correspondiente. En determinadas circunstancias especificadas en la legislación mexicana, cualquier accionista individual también puede hacer tal petición. Si el Consejo de Administración o del Comité de Auditoría no puede llamar a una reunión dentro de los quince días naturales siguientes a la recepción de la solicitud, el accionista o grupo de accionistas podrán solicitar que la convocatoria se haga por un tribunal competente.

Las convocatorias para las Asambleas de Accionistas deben publicarse en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación en México con al menos quince días naturales de anticipación a la fecha de la Asamblea. Cada convocatoria debe indicar el lugar, día y hora de la Asamblea y los asuntos a tratar. Las convocatorias deberán estar firmadas por las personas que las hagan y las convocatorias hechas por el Consejo de Administración, deberán estar firmadas por el Presidente, el Secretario o un delegado especial nombrado por el Consejo de Administración para este fin. Las Asambleas de Accionistas se considerarán válidas y podrán celebrarse sin necesidad de previa convocatoria, siempre y cuando todas las acciones representativas del capital social de GAP estén debidamente representadas.

Para asistir a cualquier Asamblea de Accionistas, los accionistas deberán: (i) estar inscritos en el libro de registro de acciones nominativas de GAP; y (ii) al menos 24 horas antes del inicio de la asamblea exhibir (a) una tarjeta de admisión expedida por GAP para ese propósito, y (b) una constancia de depósito de los certificados o títulos de acciones correspondientes de las acciones, emitida por el Secretario o por una institución para el depósito de valores, una institución de crédito o por casas de bolsa en términos de la Ley del Mercado de Valores. El registro de las acciones se cerrará tres días antes de la celebración de la Asamblea. Los accionistas podrán estar representados en cualquier Asamblea de Accionistas por uno o más abogados quienes no podrán ser consejeros de GAP. La representación de los accionistas en las Asambleas de Accionistas podrá conferirse mediante poderes generales, poderes especiales o mediante carta poder otorgada ante dos testigos.

Quórum.

Las asambleas ordinarias que se celebren en virtud de primera convocatoria serán válidas con la presencia de al menos el 50% de las acciones que representen el capital social de GAP. Las resoluciones de las asambleas ordinarias de Accionistas serán válidas cuando sean aprobadas por la mayoría de las acciones representadas en la asamblea. Las asambleas celebradas por segunda o posterior convocatoria serán válidas con cualquiera que sea el número de acciones representadas. Las resoluciones de las asambleas ordinarias de accionistas adoptadas de esta manera serán válidas cuando sean aprobadas por la mayoría de las acciones presentes en la asamblea.

Las asambleas extraordinarias y especiales de accionistas, se consideran legalmente instaladas por virtud de primera convocatoria cuando al menos el 75% de las acciones que representan el capital social de GAP están presentes. Las resoluciones de las Asambleas Extraordinarias de Accionistas serán válidas si se toman por el voto favorable de las acciones que representen más del 50% del capital social de GAP.

No obstante lo anterior, las resoluciones de las Asambleas Extraordinarias de Accionistas convocadas para tratar cualquiera de los asuntos listados a continuación serán válidas si son aprobadas por el voto favorable de las acciones que representan cuando menos el 75% del capital social de GAP:

- cualquier reforma a los estatutos sociales que: (i) modifique o elimine las facultades de los comités de GAP, o (ii) modifique o elimine los derechos de los accionistas minoritarios,
- cualesquier actos que resulten en la revocación o cualquier cesión de derechos derivados de las Concesiones otorgadas por el Gobierno Federal a GAP o sus subsidiarias Concesionarias,
- la terminación del Contrato de Participación celebrado entre GAP y el Socio Estratégico,
- la cancelación de la inscripción de las acciones representativas del capital social de GAP en el RNV o en cualquier bolsa de valores,
- cualquier fusión de GAP con sociedades cuyos negocios no están relacionados con el negocio de GAP o de sus subsidiarias Concesionarias, y
- cualquier escisión o la disolución o liquidación de GAP.

Los estatutos sociales establecen un porcentaje de voto calificado en los siguientes asuntos:

- la modificación a las disposiciones de los estatutos sociales relativas a los límites de participación accionaria requiere el voto de los tenedores del 85% del capital social de la Compañía;
- la cancelación del registro de las acciones en el RNV requiere el voto favorable de los tenedores que representen el 95% del capital social de la Compañía; y
- la modificación de las disposiciones de los estatutos sociales relativas a la oferta pública de compra que requiere llevar a cabo el accionista que pretenda obtener el control de GAP, requiere el voto favorable del 85% de los tenedores del capital social de la Compañía.

Nombramiento de Miembros al Consejo de Administración.

Los estatutos de GAP establecen que el Consejo de Administración se compone de once consejeros, salvo que una Asamblea de Accionistas requiera ampliar el número a doce o trece miembros, sólo cuando sea necesario preservar el derecho de los accionistas minoritarios, en los casos en que varios accionistas con el 10% de tenencia accionaria designen consejeros.

En cada Asamblea de Accionistas convocada para elegir al Consejo de Administración, los accionistas de la Serie “BB” tienen derecho, conforme a los estatutos de GAP, el Contrato de Participación y el Contrato de Asistencia Técnica a nombrar a cuatro de los consejeros y sus respectivos suplentes. Los demás miembros del Consejo de Administración son electos por los accionistas de la Serie “B” y no tienen suplentes.

Cualquier accionista o grupo de accionistas (actuando en forma conjunta) que representen 10% del capital social de GAP tendrá el derecho de nombrar a un consejero. Las posiciones restantes al Consejo de Administración serán designadas mediante el voto mayoritario de los tenedores de las acciones Serie “B”, excluyendo a aquellos accionistas Serie “B” que eligieron a un consejero en virtud de su tenencia del 10% del capital social. Los candidatos para elegir miembros del Consejo de Administración serán propuestos a la Asamblea de Accionistas por el Comité de Nominaciones y Compensaciones. Todos los consejeros serán nombrados por mayoría simple de los votos emitidos en la Asamblea. Asimismo, las compensaciones a los consejeros son propuestas en la Asamblea de Accionistas por el Comité de Nominaciones y Compensaciones para su aprobación. Por lo menos el 25% de los miembros del Consejo de Administración deberán ser consejeros independientes de conformidad con la Ley del Mercado de Valores.

Derecho de Retiro.

Cualquier accionista que haya votado en contra de una resolución en una Asamblea de Accionistas válidamente aprobada respecto a: (i) una modificación del objeto o nacionalidad de GAP, (ii) la transformación de la sociedad, (iii) una fusión de GAP en la cual GAP no resulte la sociedad fusionante o una disolución del capital social por más del 10%, o (iv) una escisión, podrá solicitar su derecho de retiro de la sociedad, siempre y cuando dicha solicitud sea presentada dentro de los 15 días siguientes a la fecha de la correspondiente Asamblea de Accionistas. El derecho de retiro se pagará al precio que resulte menor del (a) 95% del valor promedio de mercado de las acciones durante los últimos 30 días en que las acciones cotizaron con anterioridad a la asamblea o (b) el valor en libros de las acciones de conformidad con los estados financieros consolidados auditados más recientes de GAP aprobados en asamblea general. Ver “*Administración – Estatutos Sociales y otros convenios – Derechos de Voto y Asambleas de Accionistas*” en esta misma sección.

Derechos de voto de las titulares de acciones de la Serie “BB”.

En tanto las acciones Serie “BB” representen cuando menos el 7.65% del capital social de GAP, las resoluciones adoptadas en las Asambleas de Accionistas con respecto a cualquiera de los asuntos listados a continuación, serán válidas si son aprobadas por el voto favorable de la mayoría de las acciones Serie “BB”:

- aprobación de los estados financieros,
- liquidación o disolución anticipada de la Compañía,
- aumentos o disminuciones del capital,

- declaración y pago de dividendos,
- reforma a los estatutos sociales,
- fusiones, escisiones o división de acciones,
- otorgamiento o modificación de derechos especiales para series de acciones, y
- cualquier decisión que modifique o anule una resolución válidamente adoptada por el Consejo de Administración con respecto a: (i) la designación del Director General o de los funcionarios ejecutivos a ser designados por los accionistas Serie “BB”, (ii) la designación de tres miembros del Comité Operativo, de los miembros del Comité de Auditoría, Nominaciones y Compensaciones y del Comité de Adquisiciones a ser designados por los accionistas Serie “BB”, y (iii) el nombramiento de miembros del Comité Operativo en cuanto a su conformación con personas externas al grupo, los cuales requieren el consentimiento de los Consejeros de la Serie “BB”; y cualquier decisión del Consejo requiere el voto favorable de los Consejeros de la Serie “BB”.

Facultades del Consejo de Administración.

El Consejo de Administración tiene la representación legal de GAP. Las facultades del Consejo incluyen, sin limitación, la facultad para:

- participar en las decisiones de planeación estratégica de la Compañía,
- aprobar el Programa Maestro de Desarrollo y sus modificaciones.
- convocar a Asambleas de Accionistas y llevar a cabo sus resoluciones,
- crear comités especiales y otorgarles poderes y facultades que considere adecuados, considerando que dichos comités no tendrán la autoridad que por ley o en términos de los estatutos sociales de la Compañía está expresamente reservada a los accionistas o el Consejo de Administración.

Las sesiones del Consejo de Administración serán válidamente convocadas y celebradas con la presencia de la mayoría de sus miembros. Las resoluciones de dichas reuniones serán válidas si son aprobadas por la mayoría de los miembros del Consejo de Administración, a menos que los estatutos sociales requieran un número mayor. El presidente no tiene voto de calidad en caso de empate.

Facultades de los Consejeros de la Serie “BB”.

Los Consejeros de la Serie “BB” están autorizados para: (i) nombrar y remover al Director General y a los funcionarios de primer nivel (previa consulta con el Comité de Nominaciones y Compensaciones); (ii) nombrar tres miembros del Comité Operativo y sus respectivos suplentes; (iii) nombrar al número de miembros propietarios y suplentes del Comité de Auditoría, y del Comité de Nominaciones y Compensaciones, y del Comité de Adquisiciones que corresponda al 20% del total de miembros; y (iv) aprobar la designación de miembros del Comité Operativo que no sean a su vez miembros del Consejo de Administración o funcionarios de GAP.

Además de lo anterior, cada una de las siguientes acciones del Consejo de Administración, entre algunas otras, sólo pueden realizarse con la aprobación de los Consejeros representantes de la Serie “BB”:

- Aprobación del PMD quinquenal y sus modificaciones;
- Aprobación del presupuesto anual y de los compromisos de inversión para cada ejercicio;
- Aprobación de inversiones de capital fuera del presupuesto anual aprobado para cada ejercicio;
- Aprobación de venta de activos fijos en forma individual o conjunta con valor superior a U.S.\$3.0 millones;
- Aprobar la contratación de créditos, distintos a los préstamos entre subsidiarias.
- Aprobar el otorgamiento de garantías, avales o cualquier otro instrumento.
- Proponer el incremento de capital para GAP o sus subsidiarias.
- Aprobación de cualquier venta de acciones representativas del capital social de las subsidiarias concesionarias;
- Aprobación de la política de dividendos y su presentación a la Asamblea de Accionistas.
- Proponer miembros para unirse al Comité de Auditoría o al Comité de Nominaciones y Compensaciones.

Inscripción y Transferencia.

Las acciones Serie “B” estarán registradas en el RNV en términos de la Ley del Mercado de Valores. De conformidad con los estatutos sociales, de cancelarse la inscripción en el RNV el accionista que tenga el “control” de GAP, deberá realizar una oferta pública de compra de las acciones Serie “B” que se encuentren en circulación con anterioridad a dicha cancelación. Salvo que la CNBV lo autorice de otra manera, el precio de la oferta pública deberá ser el más alto de: (i) el promedio del precio de cierre durante los treinta días previos a que se fije el precio de la acción antes de la fecha de la oferta, o (ii) el valor en libros de las acciones de conformidad con el reporte trimestral más reciente entregado a la CNBV o a la BMV. Cualquier modificación a este requerimiento de la oferta pública de compra requiere del voto afirmativo del 95% del capital social y de la autorización de la CNBV.

Las acciones Serie “BB” sólo podrán ser transmitidas previa su conversión en acciones Serie “B” y están sujetas a las siguientes reglas:

- A partir del 25 de agosto de 2014, AMP puede vender el total de sus acciones Serie “BB”.
- Si AMP tiene acciones Serie “BB” que representen menos del 7.65% del capital social de GAP después del 24 de agosto de 2014, dichas acciones Serie “BB” serán convertidas en forma automática en acciones Serie “B” de libre transferencia.
- Si AMP tiene acciones Serie “BB” que representen por lo menos el 7.65% del capital social de GAP después del 24 de agosto de 2014, dichas acciones Serie “BB” podrán ser convertidas en acciones Serie “B”, siempre y cuando los accionistas que representen al menos el 51% del capital social de GAP (sin contar las acciones propiedad de AMP y parte relacionadas) aprueben dicha conversión.
- Los gobiernos extranjeros actuando en su capacidad soberana, no podrán tener una participación directa o indirectamente en ninguna proporción del capital social.

Límites de Participación Accionaria.

Los accionistas están sujetos a las siguientes restricciones:

- Los Accionistas de la Serie “B”, ya sea individual o conjuntamente con personas relacionadas a éstos, no podrán tener una participación mayor al 10% del capital social total de la Sociedad que se encuentre en circulación.
- Los Accionistas de la Serie “BB” no tendrán limitación de participación individual alguna respecto de las acciones representativas de dicha Serie; sin embargo, dicha Serie sólo representará hasta el 15% del capital social autorizado.
- Los Accionistas de la Serie “BB”, ya sea en lo individual o conjuntamente con personas relacionadas, podrán también ser propietarios de acciones de la Serie “B”.
- No obstante, con independencia de las acciones que posean, en conjunto de la Serie “B” y de la Serie “BB”, los Accionistas de la Serie “BB” no podrán votar con más del 10% de los votos del capital y el exceso de acciones que tuvieran sobre este 10%, estará obligado a votar en el sentido en que lo haga la mayoría de los votos en la Asamblea de Accionistas.
- Los límites de participación no podrán ser rebasados directamente, ni a través de fideicomisos, convenios, pactos sociales o estatutos, esquemas de piramidación o cualquier otro mecanismo que otorgue una participación mayor a la establecida.

- Los gobiernos extranjeros actuando en su capacidad soberana, no podrán tener una participación directa o indirectamente en ninguna proporción del capital social.

Si una persona excede el 10% de la participación, descrita anteriormente, respecto a las acciones Serie “B”, debe realizar una oferta pública de sus acciones por el exceso sobre el 10%.

Cualquier modificación a las restricciones anteriores requiere el voto de las acciones que representen el 85% del capital social de GAP.

Aumentos y Disminuciones al Capital Social.

Los aumentos y disminuciones al capital social mínimo fijo de GAP deben ser aprobados por una Asamblea Extraordinaria de Accionistas, sujeto a lo dispuesto en los estatutos sociales y en la Ley General de Sociedades Mercantiles. Los aumentos y disminuciones al capital variable deben ser aprobados por una Asamblea Ordinaria de Accionistas siguiendo los requerimientos de votación contenidos en los estatutos sociales.

De acuerdo con el Artículo 53 de la Ley del Mercado de Valores, la Sociedad podrá emitir acciones no suscritas que conserve en Tesorería, para ser suscritas con posterioridad por el público inversionista, siempre que:

- a) La Asamblea General Extraordinaria de Accionistas apruebe el importe máximo del aumento de capital y las condiciones en que deban hacerse las correspondientes colocaciones de acciones,
- b) Que la suscripción de las acciones emitidas se efectúe mediante oferta pública, previa inscripción en el Registro Nacional de Valores, dando en uno y otro caso, cumplimiento a lo previsto en la Ley del Mercado de Valores y en las demás disposiciones de carácter general que emanen de ella, y
- c) Que el importe del capital suscrito y pagado de la Sociedad se anuncie cuando la Sociedad informe del capital autorizado.

El derecho de suscripción preferente a que se refiere el Artículo 132 de la Ley General de Sociedades Mercantiles, no será aplicable tratándose de aumentos de capital mediante ofertas públicas.

En caso de aumento de capital, los Accionistas tendrán el derecho de preferencia para suscribir dicho aumento, en proporción del número de acciones que cada uno posea al momento de aprobarse el mismo dentro de cada Serie y en relación con su respectiva Serie, de conformidad con lo previsto en el Artículo 132 de la Ley General de Sociedades Mercantiles, según se establece más adelante. Este derecho no será aplicable con motivo de la fusión de la Sociedad, en la conversión de obligaciones, en la recolocación de acciones propias en los términos del Artículo 56 de la Ley del Mercado de Valores y estos estatutos y para la oferta pública de acciones en los términos del Artículo 53 de la Ley del Mercado de Valores.

El derecho de preferencia será ejercido por cualquier método previsto en el artículo 132 de la Ley General de Sociedades Mercantiles, deberá de ejercerse mediante suscripción de las acciones emitidas para representar el aumento dentro del plazo de 15 (quince) días hábiles siguientes a la fecha de publicación de la resolución de la Asamblea de Accionistas que hubiese decretado el aumento de capital en el Diario Oficial y en uno de los diarios de mayor circulación del domicilio social, y su pago en los términos que hubiera acordado dicha Asamblea.

El capital social de GAP puede disminuirse por resolución de una Asamblea de Accionistas, tomada en general de conformidad con las normas aplicables a las ampliaciones de capital. El capital social también puede ser reducido por la recompra de sus propias acciones, de acuerdo con la Ley del Mercado de Valores.

Recompra de Acciones.

GAP puede optar por adquirir sus propias acciones o los títulos de crédito que representen dichas acciones a través de las bolsas de valores bajo los siguientes términos y condiciones:

- La adquisición y, en su caso, la enajenación, se realice a precio de mercado (salvo que se trate de ofertas públicas o de subastas autorizadas por la CNBV).
- Si la adquisición se realiza con cargo al capital contable, las acciones podrán mantenerse en tenencia propia sin necesidad de realizar una reducción de capital social. De lo contrario, si la adquisición se realiza con cargo al capital social, se convertirán en acciones no suscritas que se conserven en tesorería, sin necesidad de acuerdo de asamblea.
- Anunciar el importe del capital suscrito y pagado cuando el monto autorizado del capital, representado por las acciones emitidas y no suscritas, se anuncie públicamente.
- La Asamblea General Ordinaria de Accionistas deberá acordar expresamente, para cada ejercicio, el monto máximo de recursos que podrá destinarse a la compra de acciones propias o títulos de crédito que representen dichas acciones, con la única limitante de que la sumatoria de los recursos que puedan destinarse a ese fin, en ningún caso exceda el saldo total de las utilidades netas de la sociedad, incluyendo las retenidas.
- La Compañía se encuentre al corriente en el pago de las obligaciones derivadas de instrumentos de deuda inscritos en el Indeval que haya emitido.

En tanto las acciones pertenezcan a la Compañía, no podrán ser representadas ni votadas en las Asambleas de Accionistas, ni ejercitarse derechos sociales o económicos de tipo alguno, ni se considerarán para efectos de determinar el quórum o votar en las asambleas de accionistas.

Propiedad del Capital Social por Subsidiarias.

Las subsidiarias no pueden, directa o indirectamente, invertir en las acciones de GAP, excepto por las acciones del capital social adquiridas como parte de un plan de opción de acciones a los empleados, el cual no excederá del 25% del capital social, o a través de sociedades de inversión.

Liquidación.

En caso de la disolución de GAP, uno o más liquidadores deben ser nombrados en una Asamblea Extraordinaria de Accionistas. Todas las acciones en circulación completamente pagadas y exhibidas tendrán derecho a participar en igualdad en cualquier distribución en caso de liquidación. Acciones parcialmente pagadas participarán en cualquier distribución en la misma proporción en que tales acciones hayan sido pagadas al momento de la distribución.

Responsabilidades de los miembros del Consejo de Administración.

Por el sólo hecho de la aceptación del cargo, los miembros del Consejo de Administración de la Compañía asumirán los deberes de diligencia y lealtad establecidos en el Artículo 38 de la Ley del Mercado de Valores. Cualquier accionista o grupo de accionistas que representen al menos el 5% del capital social de GAP puede ejercer una acción de responsabilidad civil bajo la legislación mexicana contra el Consejo de Administración. El régimen de responsabilidad aplicable a la administración de la Sociedad será el establecido en dicha Ley.

Además de lo anterior, los estatutos establecen que, un miembro del Consejo de Administración será responsable frente a GAP y los accionistas por el incumplimiento de sus funciones, según lo dispuesto en los Artículos 29 a 37 de la Ley de Mercado de Valores.

Los estatutos establecen que los miembros del Consejo de Administración, así como de los Comités de la Sociedad y el Secretario serán indemnizados por GAP en caso de violaciones en su deber de diligencia, siempre que no se trate de actos dolosos o de mala fe, o bien, ilícitos conforme a la Ley del Mercado de Valores u otras leyes.

Información a los Accionistas.

La Ley del Mercado de Valores establece que las sociedades, por conducto de su Consejo de Administración deben presentar anualmente un reporte a la Asamblea de Accionistas que incluya:

- Un reporte preparado por el Presidente del Comité de Auditoría, como lo exige el artículo 43 de la Ley de Mercado de Valores, que debe cubrir entre otras cosas: (i) el desempeño de los funcionarios de nivel superior, (ii) transacciones con partes relacionadas, (iii) las compensaciones a los directores y funcionarios, (iv) exenciones otorgadas por el Consejo de Administración sobre oportunidades corporativas (v) la situación de los controles internos de las subsidiarias de GAP y de la auditoría interna (vi) medidas preventivas y correctivas adoptadas en relación con el incumplimiento de las directrices operacionales y contables, (vii) el desempeño de los auditores externos, (viii) los servicios adicionales prestados por los auditores externos y expertos independientes, (ix) los resultados de los estados financieros de las subsidiarias de GAP y (x) los efectos por cambios en políticas contables.
- Un informe preparado por el Director General de acuerdo con el artículo 44 fracción XI de la Ley de Mercado de Valores. Este informe debe ir acompañado del dictamen de los auditores externos y debe incluir entre otras cosas: (i) Un informe de los consejeros sobre las operaciones de la sociedad durante el año inmediato anterior, así como sobre las políticas seguidas por los consejeros y sobre los principales proyectos existentes. (ii) un estado de la situación financiera de la sociedad de cada ejercicio fiscal. (iii) un estado que muestre los resultados de operación de la Compañía durante el año anterior, así como los cambios en la situación financiera y en el capital durante el año anterior. (iv) las notas necesarias para completar o aclarar la información mencionada en los puntos anteriores.
- La opinión del Consejo de Administración sobre el contenido del informe presentado por el Director General mencionado en el punto anterior;
- Un informe sobre las principales políticas contables y de información y el criterio seguido en la preparación de la información financiera;
- Un informe sobre el funcionamiento y las actividades en las que participó el Consejo de Administración, según lo dispuesto en la Ley de Mercado de Valores.

Adicionalmente, y de acuerdo con los estatutos sociales de GAP, el Consejo de Administración debe también preparar la información mencionada en los puntos anteriores respecto a cualquier subsidiaria que represente al menos el 20% del valor neto (con base en los estados financieros disponibles más recientes) de GAP, de acuerdo con el artículo 172 de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Duración.

La duración de GAP es de cien años y termina en el año 2098, dicho término podrá extenderse previo acuerdo de los accionistas.

Conflicto de Interés de los Accionistas.

De conformidad con la legislación mexicana, cualquier accionista que tenga un conflicto de interés con GAP en cualquier operación, deberá abstenerse de votar en la Asamblea de Accionistas correspondiente respecto de dicho asunto. El accionista que vote en una operación en la que tenga conflicto de intereses será responsable de los daños y perjuicios, cuando sin su voto no se hubiere logrado la mayoría necesaria para la validez de la resolución.

Conflicto de Interés de los Consejeros.

De conformidad con la legislación mexicana, cualquier consejero que tenga un conflicto de interés con GAP en cualquier operación debe informar a los demás consejeros y abstenerse de votar. Cualquier consejero que viole esta disposición será responsable de cualquier daño causado a GAP. Además, los Consejeros y los miembros del Comité de Auditoría de GAP no pueden representar a los accionistas en las Asambleas de Accionistas.

Órganos de Control.

Los estatutos sociales de GAP prevén la existencia de al menos cuatro comités para apoyar al Consejo de Administración en la administración de los negocios de la Compañía: un Comité Operativo, un Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, un Comité de Adquisiciones y un Comité de Nominaciones y Compensaciones. Para una mayor descripción sobre la forma en la que operan dichos Comités ver *“Administración — Administradores y Accionistas — Vigilancia y Comités”*.

Fideicomiso con Bancomext.

De conformidad con el Contrato de Participación mediante el cual se estableció el marco para la venta por parte del Gobierno Federal de las acciones Serie “BB” de GAP a AMP, esta última transmitió sus acciones Serie “BB” a un fideicomiso, del cual es fiduciario Bancomext.

En caso de que AMP o cualquiera de sus accionistas incumplan con las disposiciones del contrato de fideicomiso, o si AMP incumple con las disposiciones del Contrato de Participación o del Contrato de Asistencia Técnica, después de enviar un aviso de incumplimiento y hayan transcurrido los periodos para subsanar el incumplimiento, la Compañía, a través del Comité de Auditoría, podrá instruir a Bancomext, como fiduciario, para que lleve a cabo la venta del 5% de las acciones fideicomitadas, de tal forma que el producto de la venta sea entregado a GAP como pago por los daños y perjuicios causados.

De conformidad con los términos del fideicomiso, en tanto no exista un caso de incumplimiento, AMP puede instruir al fiduciario a votar las acciones fideicomitadas por hasta el 10% del capital social, el resto de las acciones fideicomitadas se votan conforme a la mayoría de las acciones Serie “B”. Una vez que exista un caso de incumplimiento, el fiduciario votará las acciones de conformidad con la mayoría de las acciones Serie “B”. El fideicomiso no afecta los derechos de veto de los tenedores de las acciones Serie “BB”. Ver *“Administración — Estatutos Sociales y Otros Convenios”*.

V. MERCADO DE CAPITALES.

5a. ESTRUCTURA ACCIONARIA.

El capital social fijo de GAP está compuesto de 561,000,000 de acciones autorizadas ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, integradas de la siguiente manera:

Accionista	Número de Acciones	Porcentaje del Capital Social	Serie
Público inversionista	476,850,000	85%	B
AMP	84,150,000	15%	BB
Total de acciones autorizadas	561,000,000	100%	

Al 16 de abril de 2021, GAP mantiene 523,286,608 acciones en circulación y 37,713,392¹ acciones en tesorería.

AMP posee todas las acciones de la Serie “BB”, que representan el 15% del capital social total. Los derechos especiales y las restricciones relacionadas con las acciones Serie “BB” se describen en la sección “*Información General - Resumen Ejecutivo - Inversión de AMP*”. Al 16 de abril de 2021, aproximadamente el 15.8%, de las acciones Serie “B” se encuentran en forma de ADSs. El 87.0 % de los tenedores de ADSs (66 tenedores) están registrados con domicilio en los Estados Unidos de América.

Las acciones Serie “B” de GAP cotizan desde el 24 de febrero de 2006 en la Bolsa Mexicana de Valores bajo el símbolo “GAP.B” al igual que los ADS (American Depositary Shares) en donde cada uno ampara 10 acciones, mismos que cotizan bajo el símbolo “PAC” en el New York Stock Exchange.

Las Acciones colocadas entre el público inversionista están representadas por un título global, en términos de la Ley General de Sociedades Mercantiles y la Ley del Mercado de Valores y están depositadas en el Indeval.

La Ley del Mercado de Valores requiere que los accionistas de compañías inscritas en bolsas de valores notifiquen a la CNBV y al público de cualquier transacción, transacciones simultáneas o sucesivas fuera de la BMV que resulten en la adquisición del 10% o más del capital social de una compañía.

Los accionistas de GAP que mantengan el control del 10% o más del capital social deberán informar a la CNBV respecto de las variaciones en el porcentaje de su tenencia accionaria que determinen las reglas de la Ley del Mercado de Valores. Asimismo, conforme a las “Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores” ciertos accionistas, incluidos consejeros, con participación mayor o igual al 1% del capital social de la Sociedad, deben proporcionar información a la Sociedad sobre su tenencia accionaria, la cual a su vez debe notificar a la CNBV al respecto.

Ley del Mercado de Valores prevé ciertos requisitos adicionales de revelación y los estándares de los gobiernos corporativos de las compañías listadas mediante el fortalecimiento de ciertos conceptos (tal y como son las funciones, deberes y responsabilidades de los administradores, consejeros y del comité de auditoría) así como comités de prácticas corporativas (integrados, en el caso de las empresas como GAP, por consejeros independientes). Asimismo, entre otros, la ley estipula mejoras en los derechos de información y los recursos legales respecto de los accionistas minoritarios en las empresas registradas ante la CNBV.

¹ Al 31 de diciembre del 2020 la Compañía contaba con 35,424,453 acciones en tesorería, de las cuales en la próxima Asamblea a celebrarse el 27 de abril del 2021, se propondrá a los accionistas de GAP el ajuste al monto autorizado de capital social y la consecuente cancelación de la totalidad de las acciones que se mantenían en tesorería.

5c. FORMADOR DE MERCADO.

A la fecha de este reporte y durante los ejercicios 2018, 2019 y 2020, la Compañía no cuenta, ni contó, con el servicio de asesoría o promoción por parte de algún formador de mercado.

VI. PERSONAS RESPONSABLES

DECLARACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

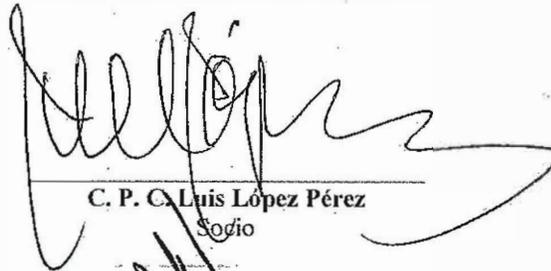
En estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 33, fracción I, inciso b), numeral 1, subnumeral 1.2 de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores, y exclusivamente para efectos de los estados financieros consolidados dictaminados de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. y subsidiarias (el "Grupo") al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020, y por los años terminados en esas fechas, así como cualquier otra información financiera que se incluya en el presente Reporte Anual, cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados antes mencionados, se emite la siguiente leyenda:

"El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados del Grupo al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020, y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexo en el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 24 de febrero de 2021, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

Asimismo, manifiesta que ha leído el presente Reporte Anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Reporte Anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, el suscrito no fue contratado, y no realizó procedimientos adicionales con el objeto de expresar una opinión respecto de la información contenida en el Reporte Anual que no provenga de los estados financieros consolidados por él dictaminados".

KPMG Cárdenas Dosal, S. C.



C. P. C. Luis López Pérez
Socio



C. P. C. Luis Fernando Amador Monroy
Apoderado

VII. ANEXOS

“A”

Estados Financieros Consolidados e Informe del Auditor Independiente al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020.

Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Estados financieros consolidados al y
por los años que terminaron el 31 de
diciembre de 2018, 2019 y 2020, e
Informes de los auditores
independientes del 24 de febrero de
2021

Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Informe del auditor independiente y estados financieros consolidados 2018, 2019 y 2020

Contenido	Página
Informe del auditor independiente	1-4
Estados consolidados de posición financiera al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020	5-6
Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales por los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020	7-8
Estados consolidados de variaciones en el capital contable por los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020	9-10
Estados consolidados de flujos de efectivo por los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020	11-12
Notas a los estados financieros consolidados	13-90



Informe de los Auditores Independientes

Al Consejo de Administración y a los Accionistas

Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V.

Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. y subsidiarias (la Compañía o el Grupo), que comprenden los estados consolidados de posición financiera al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020, los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas, y notas que incluyen un resumen de las políticas contables significativas y otra información explicativa.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera consolidada de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. y subsidiarias al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020, así como sus resultados consolidados y sus flujos de efectivo consolidados por los años terminados en esas fechas, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros consolidados de nuestro informe. Somos independientes de la Compañía de conformidad con los requerimientos de ética que son aplicables a nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en México y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor relevancia en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.



Evaluación de la clasificación de los desembolsos como mejoras a bienes concesionados o gastos de mantenimiento

Ver notas 3d y 8 a los estados financieros consolidados.

La cuestión clave de auditoría

El saldo neto de las mejoras a bienes concesionados al 31 de diciembre de 2020 fue de 13,764 millones de pesos. La Compañía está comprometida a llevar a cabo numerosos desembolsos en cada uno de sus aeropuertos de manera anual, en el caso de los aeropuertos mexicanos, y cada cinco años en los aeropuertos de Jamaica, bajo los programas del Plan Maestro de Desarrollo. Los desembolsos que se consideran adiciones o mejoras a bienes concesionados se reconocen como activos intangibles dentro de la cuenta Mejoras a Bienes Concesionados. Los desembolsos relacionados con el mantenimiento general de los bienes concesionados se reconocen como gastos en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales.

Identificamos la evaluación de la clasificación de ciertas partidas de desembolso, ya sea como mejoras a bienes concesionados o como gastos de mantenimiento, como una cuestión clave de auditoría, debido a que requirió juicio significativo del auditor.

De qué manera se trató la cuestión clave en nuestra auditoría

Los principales procedimientos que realizamos para abordar esta cuestión clave de auditoría incluyeron los siguientes:

- Probamos ciertos controles internos sobre el proceso de desembolsos de la Compañía, incluidos los controles sobre la evaluación realizada por la Compañía para clasificar los desembolsos, ya sea como mejoras a bienes concesionados o como gastos de mantenimiento.
- Leímos los programas de Plan Maestro de Desarrollo y evaluamos la política de la Compañía para clasificar los desembolsos ya sea como mejoras a bienes concesionados o como gastos de mantenimiento, considerando la literatura contable relevante.
- Evaluamos que la política de la Compañía fue aplicada a una muestra de desembolsos reconocidos como activos intangibles durante el año terminado al 31 de diciembre de 2020, y a una muestra de gastos de mantenimiento reconocidos durante el año terminado al 31 de diciembre de 2020.

Otra información

La Administración es responsable de la otra información. La otra información comprende la información incluida en el Reporte Anual correspondiente al año terminado al 31 de diciembre de 2020 que deberá presentarse ante la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y ante la Bolsa Mexicana de Valores (el "Reporte Anual"), pero no incluye los estados financieros consolidados y nuestro informe de los auditores sobre los mismos. El Reporte Anual se estima que estará disponible para nosotros después de la fecha de este informe de los auditores.

Nuestra opinión sobre los estados financieros consolidados no cubre la otra información y no expresaremos ningún tipo de conclusión de aseguramiento sobre la misma.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros consolidados, nuestra responsabilidad es leer la otra información cuando esté disponible y, al hacerlo, considerar si la otra información es materialmente inconsistente con los estados financieros consolidados o con nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o si parece ser materialmente incorrecta.

Cuando leamos el Reporte Anual, si concluimos que existe un error material en esa otra información, estamos requeridos a reportar ese hecho a los responsables del gobierno de la entidad.



Responsabilidades de la Administración y de los responsables del gobierno de la entidad en relación con los estados financieros consolidados

La Administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados adjuntos de conformidad con las NIIF, y del control interno que la Administración considere necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados libres de desviación material, debida a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros consolidados, la Administración es responsable de la evaluación de la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con negocio en marcha y utilizando la base contable de negocio en marcha, excepto si la Administración tiene intención de liquidar a la Compañía o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno de la entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera de la Compañía.

Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de si los estados financieros consolidados en su conjunto están libres de desviación material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte una desviación material cuando existe. Las desviaciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros consolidados.

Como parte de una auditoría de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de desviación material en los estados financieros consolidados, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una desviación material debida a fraude es más elevado que en el caso de una desviación material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la Compañía.
- Evaluamos lo adecuado de las políticas contables aplicadas, la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Administración.
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización, por la Administración, de la base contable de negocio en marcha y, basados en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros [consolidados] o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que la Compañía deje de ser un negocio en marcha.



- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluida la información revelada, y si los estados financieros consolidados representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran la presentación razonable.
- Obtenemos suficiente y apropiada evidencia de auditoría con respecto a la información financiera de las entidades o líneas de negocio dentro del Grupo para expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la administración, supervisión y desarrollo de la auditoría de grupo. Somos exclusivamente responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con los responsables del gobierno de la entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planeados y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de nuestra auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la entidad una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y de que les hemos comunicado todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar a nuestra independencia y, en donde sea aplicable, las acciones tomadas para eliminar amenazas o las salvaguardas aplicadas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación con los responsables del gobierno de la entidad, determinamos las que han sido de la mayor relevancia en la auditoría de los estados financieros del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes, determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

KPMG CARDENAS DOSAL, S.C.

Luis López Pérez

Guadalajara, Jalisco 24 de febrero de 2021

Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Estados consolidados de posición financiera

Al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020

(En miles de pesos)

Activo

	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2019	31 de diciembre de 2020
Activo circulante:			
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 5)	\$ 6,151,457	\$ 7,500,193	\$ 14,444,549
Cuentas por cobrar a clientes – Neto (Nota 6)	1,395,362	1,479,410	1,266,005
Impuestos y pago de lo indebido por recuperar (Nota 12.b)	220,144	291,575	1,072,855
Otros activos circulantes	<u>73,244</u>	<u>96,306</u>	<u>62,700</u>
Total del activo circulante	7,840,207	9,367,484	16,846,109
Anticipos a proveedores	226,548	241,231	464,675
Maquinaria, equipo y mejoras a edificios arrendados – Neto (Nota 7)	1,906,233	1,905,684	2,146,232
Mejoras a bienes concesionados – Neto (Nota 8)	10,982,860	12,063,383	13,763,840
Concesiones aeroportuarias – Neto (Nota 9)	11,412,118	10,821,596	10,649,220
Derechos de uso de instalaciones aeroportuarias – Neto (Nota 10)	930,296	873,598	816,898
Otros derechos adquiridos – Neto (Nota 11)	498,296	481,600	464,903
Instrumentos financieros derivados (Nota 15)	136,457	4,686	-
Impuestos a la utilidad diferidos – Neto (Nota 12.e)	5,472,279	5,648,944	5,966,363
Activos por derecho de uso	46,696	34,628	23,626
Otros activos – Neto	<u>98,512</u>	<u>134,970</u>	<u>219,307</u>
Total Activos	<u>\$ 39,550,502</u>	<u>\$ 41,577,804</u>	<u>\$ 51,361,173</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

(Continúa)

Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Estados consolidados de posición financiera

Al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020

(En miles de pesos)

Pasivo y capital contable

	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2019	31 de diciembre de 2020
Pasivo circulante:			
Préstamos bancarios y emisión de certificados bursátiles, porción circulante de la deuda (Nota 16.a y b)	\$ -	\$ 2,200,000	\$ 2,659,590
Derechos sobre bienes concesionados	347,972	394,422	155,744
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. (Nota 31.a)	298,376	355,361	157,003
Cuentas por pagar (Nota 13)	1,015,136	1,021,729	1,194,350
Anticipos de clientes	139,576	142,044	128,200
Impuestos por pagar	165,156	131,511	175,543
Pasivos por activos en arrendamiento (Nota 14.b)	14,510	12,577	10,717
Instrumentos financieros derivados (Nota 15)	-	265,979	750,704
Impuestos a la utilidad (Nota 12)	<u>191,797</u>	<u>152,943</u>	<u>30,824</u>
Total del pasivo circulante	<u>2,172,523</u>	<u>4,676,566</u>	<u>5,262,675</u>
Depósitos recibidos en garantía (Nota 4)	1,130,740	1,143,485	696,059
Pasivos por activos en arrendamiento (Nota 14.b)	33,689	24,615	15,476
Impuestos a la utilidad diferidos (Nota 12.e)	784,931	681,909	655,479
Obligaciones por beneficios al retiro (Nota 17)	120,606	144,743	183,125
Deuda a largo plazo (Nota 16.a)	4,535,863	4,437,043	6,195,576
Certificados bursátiles por pagar (Nota 16.b)	<u>9,000,000</u>	<u>9,800,000</u>	<u>15,500,000</u>
Total del pasivo a largo plazo	<u>15,605,829</u>	<u>16,231,795</u>	<u>23,245,715</u>
Total del pasivo	<u>17,778,352</u>	<u>20,908,361</u>	<u>28,508,390</u>
Capital contable (Nota 18):			
Capital social	7,777,576	6,185,082	6,185,082
Acciones recompradas	(1,733,374)	(1,733,374)	(1,733,374)
Reserva legal	1,345,709	1,592,551	1,592,551
Reserva para recompra de acciones	2,983,374	3,283,374	3,283,374
Utilidades acumuladas	9,552,071	9,940,035	11,908,891
Reserva por conversión de moneda extranjera	775,619	525,992	1,037,446
Remediones del pasivo laboral - Neto de impuestos	8,010	6,606	(10,052)
Reserva de cobertura de flujo de efectivo, neto de impuestos	-	(172,094)	(471,107)
Capital contable atribuible a la participación controladora	20,708,985	19,628,172	21,792,811
Participación no controladora (Nota 19)	<u>1,063,165</u>	<u>1,041,271</u>	<u>1,059,972</u>
Total del capital contable	<u>21,772,150</u>	<u>20,669,443</u>	<u>22,852,783</u>
Total Pasivo y Capital contable	<u>\$ 39,550,502</u>	<u>\$ 41,577,804</u>	<u>\$ 51,361,173</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

(Concluye)

Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020
(En miles de pesos, excepto montos por acción)

	2018	2019	2020
Ingresos (Nota 20):			
Servicios aeronáuticos	\$ 9,499,154	\$ 10,547,720	\$ 7,225,742
Servicios no aeronáuticos	3,183,532	3,771,500	2,448,053
Servicios por adiciones a bienes concesionados	<u>1,440,204</u>	<u>1,906,801</u>	<u>2,192,578</u>
	14,122,890	16,226,021	11,866,373
Costos de operación:			
Costos de servicios (Nota 21)	2,453,722	2,744,864	2,668,707
Asistencia técnica (Nota 31)	411,477	461,549	289,154
Derechos sobre bienes concesionados (Nota 9)	1,076,350	1,318,220	908,310
Depreciación y amortización (Nota 22)	1,569,637	1,776,137	2,000,361
Costos por adiciones a bienes concesionados (Nota 24)	1,440,204	1,906,801	2,192,578
Otros (ingresos) gastos – Neto (Nota 25)	<u>(73,152)</u>	<u>1,212</u>	<u>(12,726)</u>
	<u>6,878,238</u>	<u>8,208,783</u>	<u>8,046,384</u>
Utilidad de operación	7,244,652	8,017,238	3,819,989
Costos financieros – Neto (Nota 26):			
Ingreso financiero	576,694	665,829	410,512
Gasto financiero	(1,012,411)	(1,425,746)	(1,514,250)
Utilidad (pérdida) cambiaria – Neta	<u>199,684</u>	<u>88,785</u>	<u>(330,484)</u>
	(236,033)	(671,132)	(1,434,222)
(Pérdida) utilidad por participación en asociada	<u>(947)</u>	<u>79</u>	<u>3</u>
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	7,007,672	7,346,185	2,385,770
Impuestos a la utilidad (Nota 12.c):			
Causado	2,117,491	2,055,783	722,474
Diferido	<u>(248,450)</u>	<u>(164,340)</u>	<u>(255,407)</u>
	<u>1,869,041</u>	<u>1,891,443</u>	<u>467,067</u>
Utilidad neta del año	5,138,631	5,454,742	1,918,703
Otros resultados integrales:			
Partidas que se reclasifican o pueden reclasificarse posteriormente al resultado del periodo			
Diferencia en cambio por conversión de moneda extranjera	(103,569)	(269,440)	580,308
Coberturas de flujo de efectivo, porción efectiva de cambios en el valor razonable, neto de impuestos	-	(172,094)	(299,013)
Partidas que no se reclasificarán posteriormente al resultado del periodo			
Remediciones del pasivo laboral - Neto de impuestos	<u>(161)</u>	<u>(1,404)</u>	<u>(16,658)</u>
Utilidad integral del año	<u>\$ 5,034,901</u>	<u>\$ 5,011,804</u>	<u>\$ 2,183,340</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

(Continúa)

Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020
(En miles de pesos, excepto montos por acción)

	2018	2019	2020
Utilidad neta del año consolidada atribuible a:			
Participación controladora	\$ 5,037,368	\$ 5,360,152	\$ 1,968,856
Participación no controladora	101,263	94,590	(50,153)
	<u>\$ 5,138,631</u>	<u>\$ 5,454,742</u>	<u>\$ 1,918,703</u>
Utilidad integral consolidada atribuible a:			
Participación controladora	\$ 4,936,526	\$ 4,937,027	\$ 2,164,639
Participación no controladora	98,375	74,777	18,701
	<u>\$ 5,034,901</u>	<u>\$ 5,011,804</u>	<u>\$ 2,183,340</u>
Promedio ponderado de acciones en circulación	<u>525,575,547</u>	<u>525,575,547</u>	<u>525,575,547</u>
Utilidad básica y diluida por acción (En pesos, Nota 3.s)	<u>\$ 9.5844</u>	<u>\$ 10.1986</u>	<u>\$ 3.7461</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

(Concluye)

Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Estados consolidados de cambios en el capital contable

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020
(En miles de pesos)

	Número de acciones	Capital social	Acciones recompradas	Reserva legal	Reserva para recompra de acciones	Utilidades acumuladas	Reserva por conversión de moneda extranjera	Remediones del pasivo laboral, neto de impuestos	Reserva de cobertura de flujo de efectivo, neto de impuestos	Total de capital contable atribuible a la participación controladora	Participación no controladora	Total capital contable
Saldos al 1° de enero de 2018	561,000,000	\$ 9,028,446	\$ (1,733,374)	\$ 1,119,029	\$ 2,728,374	\$ 9,001,269	\$ 876,300	\$ 8,171	\$ -	\$ 21,028,215	\$ 1,048,554	\$ 22,076,769
Dividendos decretados participación no controladora (Nota 19)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(83,764)	(83,764)
Aplicación de utilidades (Nota 18.g)	-	-	-	226,680	-	(226,680)	-	-	-	-	-	-
Dividendos pagados, \$7.62 pesos por acción (Nota 18.h)	-	-	-	-	-	(4,004,886)	-	-	-	(4,004,886)	-	(4,004,886)
Reducción de capital \$2.38 pesos por acción (Nota 18.c)	-	(1,250,870)	-	-	-	-	-	-	-	(1,250,870)	-	(1,250,870)
Reserva para recompra de acciones (Nota 18.b)	-	-	-	-	255,000	(255,000)	-	-	-	-	-	-
Resultado integral:												
Utilidad neta	-	-	-	-	-	5,037,368	-	-	-	5,037,368	101,263	5,138,631
Otros resultados integrales	-	-	-	-	-	-	(100,681)	(161)	-	(100,842)	(2,888)	(103,730)
Utilidad integral	-	-	-	-	-	5,037,368	(100,681)	(161)	-	4,936,526	98,375	5,034,901
Saldos al 31 de diciembre de 2018	561,000,000	7,777,576	(1,733,374)	1,345,709	2,983,374	9,552,071	775,619	8,010	-	20,708,985	1,063,165	21,772,150
Dividendos decretados participación no controladora (Nota 19)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(96,671)	(96,671)
Aplicación de utilidades (Nota 18.g)	-	-	-	246,842	-	(246,842)	-	-	-	-	-	-
Dividendos pagados, \$8.42 pesos por acción (Nota 18.d)	-	-	-	-	-	(4,425,346)	-	-	-	(4,425,346)	-	(4,425,346)
Reducción de capital \$3.03 pesos por acción (Nota 18.e)	-	(1,592,494)	-	-	-	-	-	-	-	(1,592,494)	-	(1,592,494)
Reserva para recompra de acciones (Nota 18.d)	-	-	-	-	300,000	(300,000)	-	-	-	-	-	-
Resultado integral:												
Utilidad neta	-	-	-	-	-	5,360,152	-	-	-	5,360,152	94,590	5,454,742
Otros resultados integrales	-	-	-	-	-	-	(249,627)	(1,404)	(172,094)	(423,125)	(19,813)	(442,938)
Utilidad integral	-	-	-	-	-	5,360,152	(249,627)	(1,404)	(172,094)	4,937,027	74,777	5,011,804
Saldos al 31 de diciembre de 2019	561,000,000	\$ 6,185,082	\$ (1,733,374)	\$ 1,592,551	\$ 3,283,374	\$ 9,940,035	\$ 525,992	\$ 6,606	\$ (172,094)	\$ 19,628,172	\$ 1,041,271	\$ 20,669,443

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

(Continúa)

Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Estados consolidados de cambios en el capital contable

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020
(En miles de pesos)

	Número de acciones	Capital social	Acciones recompradas	Reserva legal	Reserva para recompra de acciones	Utilidades acumuladas	Reserva por conversión de moneda extranjera	Remediaciones del pasivo laboral, neto de impuestos	Reserva de cobertura de flujo de efectivo, neto de impuestos	Total de capital contable atribuible a la participación controladora	Participación no controladora	Total capital contable
Saldos al 1° de enero de 2020	561,000,000	\$ 6,185,082	\$ (1,733,374)	\$ 1,592,551	\$ 3,283,374	\$ 9,940,035	\$ 525,992	\$ 6,606	\$ (172,094)	\$ 19,628,172	\$ 1,041,271	\$ 20,669,443
Resultado integral:												
Utilidad neta	-	-	-	-	-	1,968,856	-	-	-	1,968,856	(50,153)	1,918,703
Otros resultados integrales	-	-	-	-	-	-	511,454	(16,658)	(299,013)	195,783	68,854	264,637
Utilidad integral	-	-	-	-	-	1,968,856	511,454	(16,658)	(299,013)	2,164,639	18,701	2,183,340
Saldos al 31 de diciembre de 2020	561,000,000	\$ 6,185,082	\$ (1,733,374)	\$ 1,592,551	\$ 3,283,374	\$ 11,908,891	\$ 1,037,446	\$ (10,052)	\$ (471,107)	\$ 21,792,811	\$ 1,059,972	\$ 22,852,783

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

(Concluye)

Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Estados consolidados de flujos de efectivo

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020

(En miles de pesos)

	2018	2019	2020
Flujos de efectivo de actividades de operación:			
Utilidad neta del año	\$ 5,138,631	\$ 5,454,742	\$ 1,918,703
Ajustes por:			
Obligaciones por beneficios al retiro	7,465	22,733	31,382
Estimaciones para pérdida crediticia esperada	(15,131)	5,299	86,596
Depreciación y amortización	1,569,637	1,776,137	2,000,361
Pérdida (utilidad) en venta de Maquinaria, equipo y mejoras a edificios arrendados	5,554	586	(14,375)
Pérdida (ganancia) por participación en asociada	947	(79)	(3)
(Ganancia) pérdida en instrumentos financieros derivados – Neto	(29,643)	149,770	43,778
Intereses a cargo por flujo de financiamiento	896,165	1,142,086	1,388,072
Fluctuación cambiaria no realizada	10,827	(111,544)	57,780
Provisiones	(2,650)	6,930	428
Gasto por impuestos a la utilidad	<u>1,869,041</u>	<u>1,891,443</u>	<u>467,067</u>
	9,450,843	10,338,103	5,979,789
Cambios en:			
Cuentas por cobrar a clientes	(383,361)	(101,537)	164,258
Impuestos y pago de lo indebido por recuperar y otros activos circulantes	93,827	(28,591)	(814,271)
Derechos sobre bienes concesionados	43,672	57,378	(253,633)
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V.	45,754	56,985	(198,358)
Cuentas por pagar	114,384	11,642	(85,718)
Impuestos por pagar	90,811	(33,539)	43,252
Depósitos recibidos en garantía	<u>43,121</u>	<u>26,673</u>	<u>(456,787)</u>
Efectivo generado en las actividades de operación	9,499,051	10,327,114	4,378,532
Impuestos a la utilidad pagados	<u>(2,263,432)</u>	<u>(2,163,057)</u>	<u>(811,965)</u>
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación	<u>7,235,619</u>	<u>8,164,057</u>	<u>3,566,567</u>
Flujos de efectivo de actividades de inversión:			
Adquisición de maquinaria, equipo, mejoras a edificios arrendados y a bienes concesionados y anticipo a proveedores	(2,501,656)	(2,478,988)	(3,160,111)
Flujos recibidos por venta de maquinaria y equipo	6,604	4,186	6,248
Reembolso de capital de Asociada	10,034	-	-
Flujo de efectivo por derecho de concesión	(50,354)	(97,628)	-
Otras actividades de inversión	<u>(15,039)</u>	<u>(13,665)</u>	<u>(63,828)</u>
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	<u>(2,550,411)</u>	<u>(2,586,095)</u>	<u>(3,217,691)</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

(Continúa)

Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Estados consolidados de flujos de efectivo

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020

(En miles de pesos)

	2018	2019	2020
Flujos de efectivo de actividades de financiamiento:			
Dividendos decretados y pagados	(4,004,886)	(4,425,346)	-
Pago de dividendos a participación no controladora	(274,685)	(146,715)	-
Reducción de capital	(1,250,870)	(1,592,494)	-
Emisión de certificados bursátiles	-	3,000,000	7,200,000
Préstamos bancarios obtenidos	534,807	96,308	2,709,125
Pago de préstamos bancarios	(252,095)	-	-
Pago de certificados bursátiles	-	-	(2,200,000)
Intereses pagados por arrendamiento	(3,733)	(3,703)	(2,582)
Pago de obligaciones por arrendamientos	(11,504)	(16,261)	(12,977)
Intereses pagados de préstamos financieros	<u>(903,728)</u>	<u>(1,143,318)</u>	<u>(1,405,139)</u>
Flujos netos de efectivo (generados por) actividades de financiamiento	<u>(6,166,694)</u>	<u>(4,231,529)</u>	<u>6,288,427</u>
Efectos de cambios en el efectivo por conversión:	<u>(97,200)</u>	<u>2,303</u>	<u>307,053</u>
(Decremento) incremento de efectivo y equivalentes de efectivo en el periodo	(1,578,686)	1,348,736	6,944,356
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo	<u>7,730,143</u>	<u>6,151,457</u>	<u>7,500,193</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	<u>\$ 6,151,457</u>	<u>\$ 7,500,193</u>	<u>\$ 14,444,549</u>
Operaciones que no requirieron flujos de efectivo:			
Adquisiciones de maquinaria, equipo, mejoras a edificios arrendados y a bienes concesionados	<u>\$ 318,519</u>	<u>\$ 286,409</u>	<u>\$ 540,854</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

(Concluye)

Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020

(En miles de pesos)

1. Actividades de la Compañía y eventos significativos

Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. y subsidiarias (la Compañía o GAP) se constituyó en mayo de 1998, como entidad controlada en su totalidad por el Gobierno Mexicano con el objeto de administrar, operar y explotar doce aeropuertos, principalmente en la región del Pacífico de México. GAP incluye doce aeropuertos ubicados en las siguientes ciudades: Guadalajara, Puerto Vallarta, Tijuana, San José del Cabo, Guanajuato (Bajío), Hermosillo, Mexicali, Los Mochis, La Paz, Manzanillo, Morelia y Aguascalientes. Así mismo la Compañía administra, opera y explota dos aeropuertos en Jamaica, a partir de abril 2015 el Aeropuerto de Sangster Internacional en Montego Bay por la Subsidiaria MBJ Airports Limited (MBJA) y a partir de octubre de 2019 el Aeropuerto Internacional Norman Manley (NMIA) en Kingston Jamaica por la Subsidiaria PAC Kingston Airport Limited (PACKAL). La Compañía está domiciliada en Avenida Mariano Otero 1249 B, sexto piso, Rinconada del Bosque, Código Postal 44530, Guadalajara, Jalisco, México.

a. Actividades

La Compañía inició sus operaciones el 1° de noviembre de 1998. Anteriormente las actividades de la Compañía se llevaban a cabo por conducto de una dependencia del Gobierno Mexicano denominada Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), la cual se responsabilizaba de la operación de todos los aeropuertos públicos de México.

En junio de 1998, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) otorgó a las subsidiarias de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. concesiones para administrar, operar y explotar doce aeropuertos del Grupo Pacífico, así como concesiones para usar, explotar y aprovechar sus instalaciones, por un plazo de 50 años contados a partir del 1° de noviembre de 1998 (la Concesión o Concesiones). El costo de las concesiones, cuyo monto histórico ascendió a \$15,938,359, fue determinado por el Gobierno Mexicano en agosto de 1999, con base en el precio pagado por Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. (AMP) (Accionista Estratégico de la Compañía) por su participación en GAP. Con fecha 20 de agosto de 1999, GAP celebró con cada subsidiaria concesionaria un Contrato de Asunción de Pasivos, por virtud del cual ésta asumió los pasivos a cargo de ellas derivados del aprovechamiento único de ambas concesiones. Dichos pasivos fueron capitalizados por GAP a favor del Gobierno Mexicano en esa misma fecha.

El plazo de la concesión es de 50 años a partir del 1° de noviembre de 1998 y puede ser prorrogado por la SCT en una o varias ocasiones hasta por un plazo que no exceda de 50 años adicionales bajo ciertas circunstancias. A partir del 1° de noviembre de 1998, la Compañía está obligada al pago de un derecho anual al Gobierno Mexicano, a través de la SCT que equivale al 5% de los ingresos brutos anuales de cada una de las concesionarias por el uso de los bienes del dominio público, de acuerdo con los términos de las concesiones y la Ley Federal de Derechos.

Todos los activos de larga duración ubicados en los aeropuertos son propiedad de la Nación. Al vencimiento del plazo de las concesiones otorgadas a la Compañía, los activos, incluyendo todas las mejoras realizadas a las instalaciones aeroportuarias durante el plazo de las concesiones, se revertirán automáticamente en favor de la Nación. ASA y otras dependencias del Gobierno Mexicano mantienen los derechos de proporcionar ciertos servicios como control de tráfico aéreo, suministro de combustible y control de migración.

El 24 de febrero de 2006 la Compañía realizó una oferta pública de acciones de la Serie B, mediante la cual el Gobierno Mexicano, que era propietario de la totalidad de las acciones Serie B y que representaban el 85% del capital social de la Compañía, vendió el 100% de su participación accionaria al público inversionista, tanto en el mercado de valores en Estados Unidos de América, a través de la Bolsa de Valores de Nueva York (NYSE), como en México, a través de la Bolsa Mexicana de Valores (BMV). Consecuentemente, en esa fecha la Compañía se volvió una entidad pública en México y en los Estados Unidos de América, y por lo tanto está sujeta al cumplimiento de las obligaciones legales y regulaciones aplicables en cada país para entidades públicas.

El 20 de abril de 2015 la Compañía cerró y pagó la transacción para la adquisición del 100% de las acciones de la sociedad española Desarrollo de Concesiones Aeroportuarias, S.L. (DCA). La adquisición se realizó después de un proceso de licitación privado y confidencial que concluyó a favor de GAP. El pago total de la transacción fue de USD\$192 millones.

DCA tiene una participación del 74.5% en MBJA, compañía que opera el aeropuerto Sangster Internacional de la ciudad de Montego Bay en Jamaica. MBJA cuenta con una concesión para operar, mantener y explotar el aeropuerto por un periodo de 30 años, contados a partir del 2 de abril de 2003. Vantage Airport Group Limited (Vantage) ostenta el restante 25.5%.

Asimismo, DCA cuenta con una participación del 14.77% en SCL Terminal Aéreo Santiago, S.A. (SCL), operador de la terminal internacional de Santiago de Chile hasta el 30 de septiembre de 2015. En esa fecha se entregó la operación del aeropuerto a la autoridad aeroportuaria de ese país y al nuevo operador. Aunque ya no tendrá operación, SCL deberá permanecer vigente por un año después de la entrega. Después de ese primer año SCL deberá permanecer vigente hasta su liquidación, de acuerdo con la normatividad fiscal en Chile.

El 10 de octubre de 2018, la Compañía a través de su subsidiaria PACKAL celebró un contrato de concesión con Airport Authority of Jamaica (AAJ), con el cual la autoridad garantizó a PACKAL el derecho a rehabilitar, desarrollar, operar y mantener a NMIA, por un plazo de 25 años con la posible extensión de 5 años, a partir del 10 de octubre de 2019. De conformidad con los términos del contrato, la Compañía realizó un pago de USD \$7.1 millones (USD \$2.1 millones (\$42,841) al International Finance Corporation (IFC) y USD \$5.0 millones (97,628) al AAJ). Una vez iniciada la operación, PACKAL se obliga a pagar a la AAJ un derecho de concesión del 62.01% sobre el total de los ingresos aeronáuticos y comerciales. Todos los activos de larga duración ubicados en el NMIA son propiedad de AAJ. Al vencimiento del plazo de las concesiones otorgadas a la Compañía, los activos, incluyendo todas las mejoras realizadas a las instalaciones aeroportuarias durante el plazo de las concesiones, se revertirán automáticamente en favor de AAJ.

b. Eventos significativos

- El 13 de febrero de 2020, la Compañía realizó la emisión pública de deuda mediante 30 millones de Certificados Bursátiles a largo plazo por un valor de \$3,000,000, con garantía quirografaria y pago de capital al vencimiento, correspondiente a la emisión GAP 20. Estos certificados pagarán una tasa de interés variable de TIIE a 28 días más 17 puntos base, con vencimiento el 6 de febrero de 2025. Los recursos provenientes de esta emisión fueron destinados al pago del vencimiento del certificado bursátil GAP 15 y al financiamiento del programa de inversiones de capital en México.
- El 14 de febrero de 2020, la Compañía realizó el pago del vencimiento de la emisión del Certificado Bursátil GAP 15, equivalente a 22 millones de Certificados Bursátiles por un valor de \$2,200,000.
- El 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de Salud (OMS) declaró que el brote de COVID-19 era una pandemia, lo que ocasionó la cancelación paulatina de vuelos internacionales provenientes de Canadá, Estados Unidos y Europa, hecho que se vio reflejado en la caída significativa del flujo de pasajeros en México y Jamaica. Durante el periodo de marzo a diciembre 2020 disminuyó la demanda de viajes aéreos nacionales e internacionales, provocando una desaceleración del tráfico de pasajeros en los aeropuertos de la Compañía, ocasionando un efecto adverso en las operaciones, en los ingresos y los resultados de este ejercicio. Como se menciona en los siguientes párrafos, la Compañía tomó medidas de contención del gasto, negociación con clientes, proveedores, ciertas instituciones financieras y Autoridades Aeronáuticas con el objetivo de mantener la liquidez y garantizar la continuidad del negocio. Asimismo, la Compañía realizó el monitoreo de los indicadores y las pruebas de deterioro de activos de larga duración, pérdidas crediticias esperadas y recuperación de activos por impuestos diferidos, concluyendo que no existían impactos significativos en sus estados financieros consolidados.

La Compañía realizó la valoración del riesgo que representa la cartera con las aerolíneas y los clientes comerciales en términos de liquidez. Durante el 2020 la Compañía otorgó apoyo a las aerolíneas y clientes comerciales. Con las aerolíneas se implementó un programa de incentivos de acuerdo con la reactivación de las rutas y frecuencias que se tenían previamente a la pandemia. En el caso de los contratos comerciales, la Compañía otorgó descuentos en las rentas mínimas garantizadas de acuerdo con la disminución porcentual del tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, además se firmaron convenios de diferimiento de pagos.

En el ejercicio 2020, la Compañía generó un flujo de efectivo positivo en actividades de operación, aunque significativamente menor al flujo del 2019. La Compañía reportó al cierre de 2020, el saldo de efectivo y equivalentes de efectivo al 31 de diciembre de 2020 fue de \$14,444,549 (92.6% superior al saldo de 2019).

- En 13 de abril de 2020, la Compañía dispuso de una línea de crédito con Scotiabank Inverlat, S.A. (Scotiabank) por \$1,000,000, con un plazo a 15 meses y pago de capital al vencimiento, pagando una tasa de interés variable, TIEE a 28 días más 100 puntos base, los recursos fueron destinados para usos corporativos.
- El 15 de mayo de 2020, la Compañía dispuso de una línea de crédito con BBVA Bancomer, S.A. (BBVA) por \$1,000,000, con un plazo a 24 meses y pago de capital al vencimiento, pagando una tasa de interés fija anual de 6.99%, los recursos fueron destinados para usos corporativos.
- El 25 junio de 2020 la Compañía realizó la emisión pública de deuda mediante 42 millones de Certificados Bursátiles de largo plazo con un valor nominal de \$4,200,000, con garantía quirografaria y pago de capital al vencimiento, bajo la modalidad de vasos comunicantes: i) \$602,000 de estos bonos a tasa variable de TIEE-28 más 85 puntos base, pago del principal al 22 de junio de 2023 y ii) \$3,598,000 que pagarán intereses cada 182 días a tasa fija anual de 8.14%, con pago del principal el 17 de junio de 2027. Los recursos provenientes de dicha colocación serán destinados para cumplir con las inversiones en México para el ejercicio 2020 y parte del 2021.
- En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 1° de julio de 2020, se aprobó la cancelación del remanente del fondo de recompra por \$1,550,000, aprobado en Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 23 de abril de 2019 y se aprobó un monto máximo de recursos destinados para la recompra de acciones propias de la sociedad de \$1,550,000 durante los 12 meses posteriores a su aprobación, en caso de que así lo determinara conveniente o necesario la administración de la Compañía.
- El 3 de septiembre de 2020, la Compañía contrató una línea de crédito con The Bank of Nova Scotia Jamaica Limited y The Bank of Nova Scotia por USD\$60.0 millones de los cuales se dispusieron USD\$30.0 millones. El préstamo tiene un plazo de 5 años con una prórroga opcional de 2 años hasta por USD\$54.0 millones, con una tasa de interés mensual de Libor más 310 puntos base y pago del 10% del principal en el mes 54, el 90% al vencimiento.
- El día 19 de octubre de 2020, la Compañía firmó con Scotiabank el refinanciamiento del crédito con vencimiento al 19 de enero de 2021 por USD\$95.5 millones. El nuevo préstamo tiene un plazo de 36 meses a partir de su disposición, con intereses pagaderos de manera mensual con una tasa fija anual de 2.063% y pago del principal al vencimiento.
- El 22 de octubre de 2020, se firmó con BBVA el refinanciamiento del crédito con vencimiento al 2 de febrero de 2021 por USD\$95.5 millones. El nuevo préstamo tiene un plazo de 36 meses a partir de su disposición, con intereses pagaderos de manera mensual con una tasa fija anual de 1.97% y pago del principal al vencimiento.
- El 27 de noviembre de 2020, la Compañía concluyó el proceso de Revisión Extraordinaria de los Programas Maestros de Desarrollo (PMD) para los aeropuertos de México por el periodo 2020-2024. En agosto 2020, la Compañía presentó ante la Autoridad Aeronáutica una propuesta de ajuste a los Programas Maestros de Desarrollo, posponiendo las inversiones en aproximadamente 20 meses, es decir, algunas inversiones que estaban programadas para concluir en 2024 ahora terminarán en 2026, ver Nota 27.

2. Bases de presentación

- a. ***Declaración de cumplimiento*** – Estos estados financieros consolidados han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) y sus adecuaciones e interpretaciones emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB, por sus siglas en inglés) emitidas y vigentes o emitidas y adoptadas anticipadamente, a la fecha de preparación de estos estados financieros consolidados.

- b. **Bases de preparación** – Los estados financieros consolidados han sido preparados sobre la base de costo histórico, excepto los activos adquiridos y pasivos asumidos en la adquisición de negocio a la fecha de la compra, los cuales se registraron a valor razonable, los instrumentos financieros derivados y los instrumentos financieros no derivados al valor razonable con cambios en resultados y pasivos por beneficios definidos, los cuales se reconocen a valor presente.

- Costo histórico – El costo histórico generalmente se basa en el valor razonable de la contraprestación entregada a cambio de bienes y servicios.
- Valor razonable – El valor razonable se define como el precio que se recibiría por vender un activo o que se pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes en el mercado a la fecha de valuación independientemente de si ese precio es observable o estimado utilizando directamente otra técnica de valuación. Al estimar el valor razonable de un activo o un pasivo, la Compañía tiene en cuenta las características del activo o pasivo, si los participantes del mercado tomarían esas características al momento de fijar el precio del activo o pasivo en la fecha de medición. Cuando no hay mercado y/o participantes para formar el mercado, las NIIF establecen una jerarquía de valor razonable que da mayor prioridad a los precios cotizados, sin ajustar, en mercados activos para activos o pasivos idénticos (medición de nivel 1) y menor prioridad a los cálculos que tienen que ver con datos de entrada significativos, pero no observables (medición de nivel 3).

Las mediciones de valor razonable se describen de la siguiente manera:

- Nivel 1 Se consideran precios de cotización en un mercado activo para activos o pasivos idénticos que la Compañía puede obtener a la fecha de la valuación;
- Nivel 2 Datos de entrada observables distintos de los precios de cotización del Nivel 1, sea directa o indirectamente,
- Nivel 3 Considera datos de entrada no observables.

- c. **Bases de consolidación de estados financieros** – Los estados financieros consolidados incluyen los de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. y los de sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020, en las cuales tiene control. Las subsidiarias incluidas son las siguientes:

Compañía	% participación	Ubicación	Actividad
Aeropuerto de Aguascalientes, S.A. de C.V.	99.99%	México	Operación de un aeropuerto
Aeropuerto del Bajío, S.A. de C.V.	99.99%	México	Operación de un aeropuerto
Aeropuerto de Guadalajara, S.A. de C.V.	99.99%	México	Operación de un aeropuerto
Aeropuerto de Hermosillo, S.A. de C.V.	99.99%	México	Operación de un aeropuerto
Aeropuerto de La Paz, S.A. de C.V.	99.99%	México	Operación de un aeropuerto
Aeropuerto de Los Mochis, S.A. de C.V.	99.99%	México	Operación de un aeropuerto
Aeropuerto de Manzanillo, S.A. de C.V.	99.99%	México	Operación de un aeropuerto
Aeropuerto de Mexicali, S.A. de C.V.	99.99%	México	Operación de un aeropuerto
Aeropuerto de Morelia, S.A. de C.V.	99.99%	México	Operación de un aeropuerto
Aeropuerto de Puerto Vallarta, S.A. de C.V.	99.99%	México	Operación de un aeropuerto
Aeropuerto de San José del Cabo, S.A. de C.V.	99.99%	México	Operación de un aeropuerto
Aeropuerto de Tijuana, S.A. de C.V.	99.99%	México	Operación de un aeropuerto
Corporativo de Servicios Aeroportuarios, S.A. de C.V. (CORSA)	99.99%	México	Servicios de personal operativo
Fundación Grupo Aeroportuario del Pacífico, A.C. (Fundación GAP)	99.99%	México	Orientación social y apoyo en la infraestructura de instituciones educativas
Puerta Cero Parking, S.A. de C.V. (PCP)	99.99%	México	Servicios de operación de estacionamientos
Servicios a la Infraestructura Aeroportuaria del Pacífico, S.A. de C.V. (SIAP)	99.99%	México	Servicios administrativos
Aerocomercializadora del Pacífico, S.A. de C.V. (ADP)	99.99%	México	Operación de infraestructura hotelera y otros servicios comerciales
Desarrollo de Concesiones Aeroportuarias, S.L. (DCA)	100%	España	Gestión de administración, mantenimiento, conservación de todo tipo de infraestructura

	%		
	participación	Ubicación	Actividad
MBJ Airports Limited (MBJA)	74.50%	Jamaica	Operación de un aeropuerto
PAC Kingston Airport Limited (PACKAL)	100%	Jamaica	Operación de un aeropuerto
GA del Pacífico es do Brasil, LTDA	99.99%	Brasil	No operativa

El control se obtiene cuando la Compañía:

- Tiene poder sobre la inversión;
- Está expuesta, o tiene derecho, a rendimientos variables derivados de su participación con dicha compañía, y
- Tiene la capacidad de afectar tales rendimientos a través de su poder sobre la compañía en la que invierte.

La Compañía reevalúa si tiene o no el control en una compañía si los hechos y circunstancias indican que hay cambios a uno o más de los tres elementos de control que se listaron anteriormente.

Las subsidiarias se consolidan desde la fecha en que se transfiere el control a la Compañía, y se dejan de consolidar desde la fecha en la que se pierde el control. Las ganancias y pérdidas de las subsidiarias adquiridas o vendidas durante el año se incluyen en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales desde la fecha que la tenedora obtiene el control o hasta la fecha que se pierde, según sea el caso.

La utilidad y cada componente de los otros resultados integrales se atribuyen a las participaciones controladoras y no controladoras. El resultado integral de las subsidiarias se atribuye a las participaciones controladoras y no controladoras aún si da lugar a un déficit en éstas últimas.

Cuando es necesario, se realizan ajustes a los estados financieros de las subsidiarias para alinear sus políticas contables de conformidad con las políticas contables de la Compañía.

Todos los saldos, operaciones y flujos de efectivo intercompañías se han eliminado en la consolidación. Las ganancias no realizadas provenientes de transacciones con sociedades cuya inversión es reconocida según el método de la participación son eliminadas de la inversión en proporción de la participación del Grupo en la inversión. Las pérdidas no realizadas son eliminadas de la misma forma que las ganancias no realizadas, pero sólo en la medida que no haya evidencia de deterioro.

d. ***Adopción de las Normas Internacionales de Información Financiera nuevas y revisadas***

Modificaciones a las Normas Internacionales de Información Financiera (“NIIFs” o “NIC”) y nuevas interpretaciones que son obligatorias a partir de 2020

La Compañía adoptó inicialmente la Definición de Negocio (modificaciones a la NIIF 3) y la Tasa de Interés.

Reforma de referencia (modificaciones a la NIIF 9, la NIC 39 y la NIIF 7) a partir del 1° de enero de 2020. Otras nuevas normas y modificaciones también entran en vigor a partir del 1° de enero de 2020 sin embargo no tienen un efecto material sobre los estados financieros consolidados de la Compañía.

En el presente año, la Compañía ha aplicado las modificaciones e interpretaciones a NIIF mencionadas anteriormente emitidas por el Comité que son efectivas por el periodo de reporte que empieza a partir del 1° de enero de 2020. La adopción no ha tenido algún impacto material en las revelaciones o en las cantidades de estos estados financieros consolidados.

e. ***Moneda funcional y de presentación*** – Los estados financieros consolidados y notas al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020, y por los años terminados en esas fechas, son preparados en pesos, que es la moneda funcional y de reporte de la Compañía, y se presentan en miles de pesos.

Los activos y pasivos de operaciones extranjeras, incluyendo el valor razonable de los activos que surgen en la adquisición, se convierten a pesos a los tipos de cambio de cierre de cada ejercicio.

Los ingresos y gastos de operaciones extranjeras se convierten a pesos al tipo de cambio promedio del periodo de las transacciones. Durante 2018, 2019 y 2020 son los siguientes:

Moneda	2018	2019	2020
Peso / Dólar	\$19.2357	\$19.2616	\$ 21.4886
Dólar / Euro	USD 1.1815	USD 1.1196	USD 1.1413

f. **Uso de estimaciones y juicios críticos en la preparación de los estados financieros** – La preparación de los estados financieros consolidados de conformidad con las NIIF requiere que la Administración de la Compañía realice estimaciones y supuestos que afectan la aplicación de las políticas contables en relación con los montos presentados de activos, pasivos, ingresos y gastos del periodo correspondiente. Los resultados finales pudieran diferir de tales estimaciones. Información sobre la incertidumbre en el uso de supuestos y estimaciones que tienen un riesgo considerable de resultar en ajustes materiales dentro del siguiente año financiero se incluye en las siguientes notas:

- Estimación de pérdida crediticia esperada (Nota 6)
- Definición de vidas útiles y periodos de amortización (Notas 3.c y 3.d)
- Capitalización de mejoras a bienes concesionados (Nota 3.d y 8)
- Coberturas de flujos de efectivo (Nota 3.h y 15)
- Identificación y clasificación de arrendamiento (Nota 14)
- Probabilidad de recuperación del activo diferido de pérdidas fiscales (Nota 12.g)
- Supuestos utilizados para la determinación de las obligaciones por beneficios al retiro (Nota 17)
- Pasivos contingentes (Nota 28)

Además de las estimaciones, la Compañía realiza juicios críticos en la aplicación de sus políticas contables, los cuales tienen un efecto material en los importes reconocidos en los estados financieros. La Administración de la Compañía considera que las decisiones tomadas son las más razonables con base en la información disponible, en los juicios realizados y en la manera en que administra la operación de la Compañía. Los juicios críticos se refieren a:

- Tratamiento contable de la Concesión – La Administración de la Compañía estima que ha aplicado integralmente las normas relativas al tratamiento contable de las Concesiones en México y Jamaica se ha definido que, entre otras, le es aplicable la Interpretación de las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRIC) 12, *Contratos de concesión de servicios*. La Administración de la Compañía reconoce las inversiones relacionadas con las mejoras y adiciones que debe realizar de acuerdo con el PMD para las compañías Mexicanas y de Jamaica bajo el modelo de activos intangibles establecido por la IFRIC 12 y no registra una provisión para mantenimiento, ya que todas las inversiones requeridas por el PMD, independientemente de su naturaleza, incrementan directamente la tarifa máxima conjunta por unidad de tráfico (TM). Conforme a lo anterior, todos los montos invertidos bajo el PMD tienen una correlación directa con las tarifas que la Compañía podrá cargar a cada pasajero o servicio de carga que preste, por lo que existe una relación directa con los ingresos que la Compañía podrá generar. Como resultado, la gerencia define todos los desembolsos asociados con las inversiones requeridas por el PMD como actividades generadoras de ingresos, dado que éstas generarán beneficios económicos futuros, en donde las mejoras y adiciones subsecuentes que se hagan a la Concesión son reconocidas como activos intangibles de acuerdo con lo establecido en la IFRIC 12. Adicionalmente, el cumplimiento de las adiciones y mejoras comprometidas en el PMD es obligatorio, así como el cumplimiento de la TM y, por lo tanto, en caso de incumplimiento en cualquiera de ellos (PMD o TM), la Compañía pudiera ser sancionada e inclusive la Concesión podría ser revocada. Para determinar el periodo de amortización del intangible asociado con estas mejoras y adiciones, realizadas para cumplir el PMD, la Compañía se basa en el periodo en el que se van a generar los beneficios económicos futuros o el periodo de la Concesión, el que sea menor.

g. **Utilidad de operación** – La utilidad de operación se obtiene de disminuir al total de ingresos los costos de operación, incluyendo los otros (ingresos) gastos netos, ver Nota 25. Aún cuando la presentación de la utilidad de operación, no lo requiere, ni se encuentra definida en las NIIF, se incluye este renglón en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales que se presentan, ya que la administración de la Compañía considera que contribuye a un mejor entendimiento del desempeño económico y financiero de la Compañía.

- h. **Utilidad integral** – La utilidad integral corresponde a la utilidad neta del periodo más otras partidas que representan una ganancia o pérdida integral del mismo periodo. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020, las otras partidas de utilidad integral están representadas por los efectos de conversión de operaciones de subsidiarias extranjeras, las remediciones del pasivo laboral y reserva de instrumentos financieros de cobertura de flujos de efectivo. Al momento de realizarse los activos y pasivos que originaron los otros resultados integrales, estos últimos se reconocen en el estado de resultados siempre y cuando la norma contable lo permita.
- i. **Clasificación de costos y gastos** – Los costos y gastos presentados en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales fueron clasificados atendiendo a su naturaleza.

3. Principales políticas contables

Los estados financieros consolidados adjuntos cumplen con las NIIF emitidas por el IASB. Su preparación requiere que la Administración de la Compañía efectúe ciertas estimaciones y utilice determinados supuestos para valuar algunas de las partidas de los estados financieros consolidados y para efectuar las revelaciones que se requieren en los mismos. Sin embargo, los resultados reales pueden diferir de dichas estimaciones. La Administración de la Compañía, aplicando el juicio profesional, considera que las estimaciones y supuestos utilizados fueron los adecuados en las circunstancias (Nota 2.f). Las principales políticas contables seguidas por la Compañía son las siguientes:

a. Instrumentos financieros

i. Reconocimiento y medición inicial

Todos los otros activos y pasivos financieros se reconocen cuando la Compañía se convierte en una parte de las disposiciones contractuales de los instrumentos. Las cuentas por cobrar se reconocen cuando estos se originan.

Los activos y pasivos financieros se valúan inicialmente a su valor razonable. Los costos de la transacción que son directamente atribuibles a la adquisición o emisión de activos y pasivos financieros (distintos de los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados) se suman o reducen del valor razonable de los activos o pasivos financieros, en su caso, en el reconocimiento inicial. Los costos de transacción directamente atribuibles a la adquisición de activos y pasivos financieros a su valor razonable con cambios en resultados se reconocen inmediatamente en resultados. Un deudor comercial sin un componente de financiación significativo se mide inicialmente al precio de la transacción.

ii. Clasificación y medición posterior de activos y pasivos financieros

Activos financieros

Todas las compras o ingresos regulares de activos financieros se reconocen y se dan de baja en una fecha de negociación. Las compras o ventas regulares son compras o ventas de activos financieros que requieren la entrega de activos dentro del plazo establecido por la regulación o prácticas habituales en el mercado.

Todos los activos financieros reconocidos se miden posteriormente en su totalidad, ya sea a costo amortizado o valor razonable, según la clasificación de los activos financieros.

Un activo financiero que cumpla con las siguientes condicionales se mide subsecuentemente a costo amortizado:

- si el activo financiero se mantiene en un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener activos financieros con el objetivo de obtener flujos contractuales de efectivo; y
- los términos contractuales del activo financiero dan lugar en fechas específicas a flujos de efectivo que son únicamente pagos de principal e interés sobre el monto del principal.

Los Instrumentos de deuda que cumplan las siguientes condiciones se miden subsecuentemente a valor razonable a través de otros resultados integrales:

- el activo financiero es mantenido dentro de un modelo de negocio cuyo objetivo se cumple al obtener flujos contractuales de efectivo y vendiendo activos financieros; y
- los términos contractuales del activo financiero dan lugar, en fechas específicas, a flujos de efectivo que son únicamente pagos de principal y del interés sobre el monto pendiente del principal.

Por defecto, todos los otros activos financieros son medidos subsecuentemente a valor razonable a través de resultados. Esta elección se hace de forma individual para cada inversión

- Activos financieros – Evaluación del modelo de negocio

La Compañía realiza una evaluación del objetivo del modelo de negocio en el que se mantiene un activo financiero a nivel de las cuentas por cobrar ya que este es el que mejor refleja la manera en que se gestiona el negocio y en que se entrega la información a la gerencia. La información considerada incluye:

- las políticas y los objetivos señalados para las cuentas por cobrar y la operación de esas políticas en la práctica. Estas incluyen si la estrategia de la Administración se enfoca en cobrar ingresos por intereses contractuales, mantener un perfil de rendimiento de interés concreto o coordinar la duración de los activos financieros con la de los pasivos que dichos activos están financiando o las salidas de efectivo esperadas o realizar flujos de efectivo mediante la venta de los activos;
- cómo se evalúa el rendimiento de la cartera y cómo este se informa al personal clave de la gerencia de la Compañía;
- los riesgos que afectan al rendimiento del modelo de negocio (y los activos financieros mantenidos en el modelo de negocio) y, en concreto, la forma en que se gestionan dichos riesgos;
- cómo se retribuye a los gestores del negocio; y
- la frecuencia, el valor y el calendario de las ventas en periodos anteriores, las razones de esas ventas y las expectativas sobre la actividad de ventas futuras.

Las transferencias de activos financieros a terceros en transacciones que no califican para la baja en cuentas no se consideran ventas para este propósito, de acuerdo con el reconocimiento continuo de la Compañía de los activos.

Los activos financieros que son mantenidos para negociación o son gestionados y cuyo rendimiento es evaluado sobre una base de valor razonable son medidos al valor razonable con cambios en resultados.

- Evaluación de si los flujos de efectivo contractuales son solo pagos del instrumento y los intereses

Para propósitos de esta evaluación, el ‘instrumento’ se define como el valor razonable del activo financiero en el momento del reconocimiento inicial. El ‘interés’ se define como la contraprestación por el valor temporal del dinero por el riesgo crediticio asociado con el importe principal pendiente durante un periodo de tiempo concreto y por otros riesgos y costos de préstamo básicos, así como también un margen de utilidad.

Al evaluar si los flujos de efectivo contractuales son solo pagos del principal y los intereses, La Compañía considera los términos contractuales del instrumento. Esto incluye evaluar si un activo financiero contiene una condición contractual que pudiera cambiar el calendario o importe de los flujos de efectivo contractuales de manera que no cumpliría esta condición. Al hacer esta evaluación, la Compañía considera:

- hechos contingentes que cambiarían el importe o el calendario de los flujos de efectivo;
- términos que podrían ajustar la razón del cupón contractual, incluyendo características de tasa variable;
- características de pago anticipado y prórroga; y
- términos que limitan el derecho de la Compañía a los flujos de efectivo procedentes de activos específicos.

Una característica de pago anticipado es consistente con el criterio de únicamente pago del principal y los intereses si el importe del pago anticipado representa sustancialmente los importes no pagados del principal e intereses sobre el importe principal, que puede incluir compensaciones adicionales razonables para la cancelación anticipada del contrato. Adicionalmente, en el caso de un activo financiero adquirido con un descuento o prima de su importe nominal contractual, una característica que permite o requiere el pago anticipado de un importe que representa sustancialmente el importe nominal contractual más los intereses

contractuales devengados (pero no pagados) (que también pueden incluir una compensación adicional razonable por término anticipado) se trata como consistente con este criterio si el valor razonable de la característica de pago anticipado es insignificante en el reconocimiento inicial.

- Medición posterior y ganancias y pérdidas

Costo Amortizado y método de interés efectivo

El método de interés efectivo es un método para calcular el costo amortizado de un instrumento de deuda y para asignar los ingresos por intereses durante el periodo relevante.

Para los activos financieros que no fueron comprados u originados por activos financieros con deterioro de crédito, la tasa de interés efectiva es la tasa que descuenta exactamente las entradas futuras de efectivo esperadas (incluidas todas las comisiones y puntos pagados o recibidos que forma parte integrante de la tasa de interés efectiva, los costos de transacción y otras primas o descuentos) excluyendo las pérdidas crediticias esperadas, a lo largo de la vida esperada del instrumento de deuda o, en su caso, un periodo más corto, al importe en libros bruto del instrumento de deuda en el reconocimiento inicial. Para los activos financieros con deterioro crediticio comprados u originados, una tasa de interés efectiva ajustada por crédito se calcula descontando los flujos de efectivo futuros estimados, incluidas las pérdidas crediticias esperadas, al costo amortizado del instrumento de deuda en el reconocimiento inicial.

El costo amortizado de un activo financiero es el monto al cual el activo financiero se mide en el reconocimiento inicial menos los reembolsos del principal, más la amortización acumulada utilizando el método de interés efectivo de cualquier diferencia entre ese monto inicial y el monto de vencimiento, ajustado por cualquier pérdida. El valor bruto en libros de un activo financiero es el costo amortizado de un activo financiero antes de ajustar cualquier provisión para pérdidas.

Los ingresos por interés se reconocen usando el efecto de interés efectivo para los instrumentos de deuda medidos subsecuentemente a costo amortizado y a valor razonable a través de otros resultados integrales. Para los activos financieros comprados u originados distintos de los activos financieros con deterioro de crédito, los ingresos por intereses se calculan aplicando la tasa de interés efectiva al valor en libros bruto de un activo financiero, excepto para los activos financieros que posteriormente han sufrido deterioro de crédito. Para los activos financieros que posteriormente se han deteriorado el crédito, los ingresos por intereses se reconocen aplicando la tasa de interés efectiva al costo amortizado del activo financiero. Si en periodos de reporte posteriores el riesgo crediticio en el instrumento financiero con deterioro crediticio mejora, de modo que el activo financiero ya no tiene deterioro crediticio, los ingresos por intereses se reconocen aplicando la tasa de interés efectiva al valor en libros bruto del activo financiero.

Para los activos financieros adquiridos u originados que tengan deterioro crediticio, la Compañía reconoce los ingresos por intereses aplicando la tasa de interés efectiva ajustada por crédito al costo amortizado del activo financiero a partir de su reconocimiento inicial. El cálculo no vuelve a la base bruta, incluso si el riesgo crediticio del activo financiero mejora posteriormente, de modo que el activo financiero ya no tiene deterioro crediticio.

Los ingresos por interés son reconocidos por resultados en el estado consolidado resultados y otros resultados integrales y es incluido en el concepto Costos financieros neto – Ingresos financieros (Nota 26).

- Instrumentos de deuda clasificados a valor razonable a través de otros resultados integrales

Los instrumentos financieros mantenidos por la Compañía se clasifican a valor razonable a través de otros resultados integrales. El valor razonable se determina de la manera descrita en la Nota 15. Los instrumentos financieros son inicialmente medidos a valor razonable más costos de transacción. Subsecuentemente, los cambios en el valor en libros de estos instrumentos financieros como resultado de ganancias y pérdidas cambiarias, el deterioro de las ganancias o pérdidas, e ingresos por interés calculado a través del método de interés efectivo son reconocidos en otros resultados integrales. Los importes que son reconocidos como resultados son los mismos que los montos que hubieran sido reconocidos como resultados si estos hubieran sido medidos a costo amortizado. Todos los demás cambios en el valor en libros a costo amortizado. Todos los demás cambios en el valor en libros de estos instrumentos financieros son reconocidos en otros resultados integrales u acumulado bajo el concepto de Reserva de instrumentos financieros de cobertura de flujo de

efectivo. Cuando estos instrumentos financieros son dados de baja, las ganancias o pérdidas acumuladas reconocidas previamente en otros resultados integrales son reclasificadas a resultados en el rubro de costos financieros.

- Activos Financieros a valor razonable a través de resultados

Los activos financieros que no cumplen con los criterios para ser medidos al costo amortizado o valor razonable a través de otros resultados integrales se miden a valor razonable a través de resultados.

Específicamente:

- Las inversiones en instrumentos de capital se clasifican a valor razonable a través de resultados, a menos que la Compañía designe una inversión de capital que no se mantiene para negociar ni una contraprestación contingente que surja de una combinación de negocios como en valor razonable a través de otros resultados integrales en el reconocimiento inicial.
- Los instrumentos de deuda que no cumplen con los criterios de costo amortizado o con los criterios de valor razonable a través de otros resultados integrales se clasifican con valor razonable a través de resultados. Además, los instrumentos de deuda que cumplen con los criterios de costo amortizado o los criterios de valor razonable a través de otros resultados integrales pueden designarse como valor razonable a través de resultados en el momento del reconocimiento inicial si dicha designación elimina o reduce significativamente una inconsistencia de medición o reconocimiento que surgiría de la medición de activos o pasivos o el reconocimiento de las ganancias y pérdidas sobre ellos en diferentes bases. La Compañía no ha designado ningún instrumento de deuda con valor razonable a través de resultados.

Los activos financieros a valor razonable a través de resultados integrales se miden a valor razonable al final de cada periodo de reporte, con cualquier ganancia o pérdida de valor razonable reconocida en utilidad o pérdida en la medida en que no sean parte de una relación de cobertura designada. La ganancia o pérdida neta reconocida en utilidad o pérdida incluye cualquier interés ganado en el activo financiero y se incluye en la sección de costo financiero.

Las inversiones de deuda a Valor razonable con cambios en otros resultados integrales (VRCORI) se miden posteriormente al valor razonable. El ingreso por intereses calculado bajo el método de interés efectivo, las ganancias y pérdidas por conversión de moneda extranjera y el deterioro se reconocen en resultados. Otras ganancias y pérdidas netas se reconocen en otro resultado integral. En el momento de la baja en cuentas, las ganancias y pérdidas acumuladas en otro resultado integral se reclasifican en resultados del periodo.

Las inversiones de capital a VRCORI se miden posteriormente al valor razonable. Los intereses se reconocen como ingresos en resultados a menos que el ingreso claramente represente una recuperación de parte del costo de la inversión. Otras ganancias y pérdidas netas se reconocen en otro resultado integral y nunca se reclasifican en resultados.

- Ganancias y pérdidas cambiarias

El valor en libros de los activos financieros denominados en una moneda extranjera se determina en esa moneda extranjera y se convierte al tipo de cambio al final de cada periodo sobre el que se informa.

Específicamente:

- para los activos financieros medidos al costo amortizado que no forman parte de una relación de cobertura designada, las diferencias cambiarias se reconocen en el estado de resultados y otros resultados integrales en la sección de costo financiero;
- para los instrumentos de deuda medidos en valor razonable a través de otros resultados integrales que no son parte de una relación de cobertura designada, las diferencias cambiarias en el costo amortizado del instrumento de deuda se reconocen en el estado de resultados y otros resultados integrales en la línea de costo financiero. Otras diferencias cambiarias se reconocen como cambio en el valor razonable en el estado de resultados y otros resultados integrales.
- para los activos financieros medidos a valor razonable a través de resultados que no forman parte de una relación de cobertura designada, las diferencias cambiarias se reconocen en el estado de resultados y otros resultados integrales en la línea de costo financiero; y

- Para los instrumentos de capital medidos en valor razonable a través de otros resultados integrales, las diferencias cambiarias se reconocen en otro resultado integral en la reserva por conversión de moneda extranjera.

- Política de bajas

La Compañía da de baja un activo financiero cuando hay información que indique que el deudor se encuentra en una dificultad financiera grave y no existe una perspectiva realista de recuperación, por ejemplo, cuando el deudor ha sido colocado en liquidación o ha entrado en un proceso de quiebra, o en el caso de cuentas por cobrar comerciales, cuando los montos vencen a más de dos años, lo que ocurra antes. Los activos financieros dados de baja aún pueden estar sujetos a actividades de cumplimiento bajo los procedimientos de recuperación de la Compañía, teniendo en cuenta el asesoramiento legal cuando sea apropiado. Cualquier recuperación realizada se reconoce en resultados.

- Medición y reconocimiento de pérdidas crediticias esperadas

La medición de las pérdidas crediticias esperadas es una función de la probabilidad de incumplimiento, la pérdida dada el incumplimiento (es decir, la magnitud de la pérdida si existe un incumplimiento) y la exposición en el incumplimiento. La evaluación de la probabilidad de incumplimiento y la pérdida dada por defecto se basa en datos históricos ajustados por información prospectiva como se describe anteriormente. En cuanto a la exposición al incumplimiento, para los activos financieros, esto está representado por el valor en libros bruto de los activos en la fecha de reporte; para los contratos de garantía financiera, la exposición incluye el monto establecido en la fecha de reporte, junto con cualquier monto adicional que se espera obtener en el futuro por fecha de incumplimiento determinada en función de la tendencia histórica, la comprensión de la Compañía de las necesidades financieras específicas de los deudores, y otra información relevante a futuro.

Para los activos financieros, la pérdida crediticia esperada se estima como la diferencia entre todos los flujos de efectivo contractuales que se deben a la Compañía de acuerdo con el contrato y todos los flujos de efectivo que la Compañía espera recibir, descontados a la tasa de interés efectiva original. Para un arrendamiento por cobrar, los flujos de efectivo utilizados para determinar las pérdidas crediticias esperadas son consistentes con los flujos de efectivo utilizados en la medición del arrendamiento por cobrar de acuerdo con la NIIF 16, los ingresos reconocidos por contratos de arrendamiento de espacios comerciales se detallan en la Nota 20.

Si la Compañía ha medido la provisión para pérdidas para un instrumento financiero en una cantidad igual a la pérdida crediticia esperada de por vida en el periodo del informe anterior, pero determina en la fecha de presentación actual que ya no se cumplen las condiciones para la pérdida crediticia esperada de por vida, la Compañía mide el margen de pérdida en una cantidad igual a pérdida crediticia esperada a 12 meses en la fecha de reporte actual, excepto por los activos para los cuales se utilizó el enfoque simplificado.

La Compañía reconoce una pérdida por deterioro en el resultado de todos los instrumentos financieros con un ajuste correspondiente a su valor en libros a través de una cuenta de provisión para pérdidas, excepto las inversiones en instrumentos de deuda que se miden en valor razonable a través de otros resultados integrales, para los cuales se reconoce la provisión para pérdidas en otros resultados integrales y acumulados en la reserva de revaluación de inversiones, y no reduce el importe en libros del activo financiero en el estado de situación financiera.

- Baja de activos financieros

La Compañía da de baja un activo financiero solo cuando los derechos contractuales de los flujos de efectivo del activo expiran, o cuando transfiere el activo financiero y sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la propiedad del activo a otra Compañía. Si la Compañía no transfiere ni retiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la propiedad y continúa controlando el activo transferido, la Compañía reconoce su interés retenido en el activo y un pasivo asociado por los montos que deba pagar. Si la Compañía retiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la propiedad de un activo financiero transferido, la Compañía continúa reconociendo el activo financiero y también reconoce un préstamo garantizado por los ingresos recibidos.

Al darse de baja de un activo financiero medido al costo amortizado, la diferencia entre el valor en libros del activo y la suma de la contraprestación recibida y por cobrar se reconoce en resultados. Además, al darse de baja de una inversión en un instrumento de deuda clasificado como valor razonable a través de otros resultados integrales, la ganancia o pérdida acumulada previamente acumulada en la reserva de revaluación de inversiones se reclasifica a utilidad o pérdida. En contraste, en la baja de una inversión en un instrumento de capital que la Compañía eligió en el reconocimiento inicial para medir en valor razonable a través de otros resultados integrales, la ganancia o pérdida acumulada previamente acumulada en la reserva de revaluación de inversiones no se reclasifica a utilidad o pérdida, sino que se transfiere a utilidades acumuladas.

Pasivos Financieros

Los pasivos financieros se clasifican como medidos al costo amortizado o al valor razonable con cambios en resultados. Un pasivo financiero se clasifica al valor razonable con cambios en resultados si está clasificado como mantenido para negociación, es un derivado o es designado como tal en el reconocimiento inicial. Los pasivos financieros al valor razonable con cambios en resultados se miden al valor razonable y las ganancias y pérdidas netas, incluyendo cualquier gasto por intereses, se reconocen en resultados. Los otros pasivos financieros se miden posteriormente al costo amortizado usando el método de interés efectivo. El ingreso por intereses y las ganancias y pérdidas por conversión de moneda extranjera se reconocen en resultados.

- Baja de pasivos financieros

La Compañía da de baja en cuentas un pasivo financiero cuando sus obligaciones contractuales son pagadas o canceladas, o bien hayan expirado. La Compañía también da de baja en cuentas un pasivo financiero cuando se modifican sus condiciones y los flujos de efectivo del pasivo modificado son sustancialmente distintos. En este caso, se reconoce un nuevo pasivo financiero con base en las condiciones nuevas al valor razonable.

En el momento de la baja en cuentas de un pasivo financiero, la diferencia entre el importe en libros del pasivo financiero extinto y la contraprestación pagada (incluidos los activos que no son en efectivo transferidos o los pasivos asumidos) se reconoce en resultados.

Pasivos financieros y capital – Los instrumentos de deuda y de capital se clasifican como pasivos financieros o como capital de acuerdo con el contenido de los acuerdos contractuales y las definiciones de un pasivo financiero y un instrumento de capital.

- Instrumentos de capital

Un instrumento de capital es cualquier contrato que evidencie un interés residual en los activos de una Compañía después de deducir todos sus pasivos. Los instrumentos de capital emitidos por la Compañía se reconocen a los ingresos recibidos, netos de los costos directos de emisión.

La recompra de los instrumentos de capital propios de la Compañía se reconoce y se deduce directamente en el capital. No se reconoce ninguna ganancia o pérdida en utilidad o pérdida en la compra, venta, emisión o cancelación de los instrumentos de capital propios de la Compañía.

- Compensación

Aún y cuando la Compañía cuenta con el derecho, en ciertos casos, de realizar la compensación de activos y pasivos financieros, a la fecha de los presentes estados financieros consolidados no tiene intención de liquidar el importe de un pasivo financiero con un activo financiero, ni prevé que en el corto o largo plazo se pudiera requerir, por lo tanto, los depósitos recibidos en garantía se presentan por separado de las cuentas por cobrar.

- b. *Efectivo y equivalentes de efectivo*** – Consisten principalmente en depósitos bancarios en cuentas de cheques e inversiones en instrumentos de alta liquidez, así como equivalentes de efectivo con destino específico, que están disponibles para un propósito en particular (ver Nota 5). El efectivo se presenta a su valor nominal y los equivalentes se valúan a su valor razonable que no exceden a su valor de mercado; los rendimientos que se generan se reconocen como ingreso por intereses conforme se devengan.

c. Maquinaria, equipo y mejoras a edificios arrendados

- Registro y valuación – La maquinaria, equipo y mejoras a edificios arrendados se reconocen a su costo de adquisición menos la depreciación acumulada y cualquier pérdida acumulada por deterioro. El costo de adquisición incluye los gastos directamente atribuibles a la adquisición del activo.

Cuando partes significativas de un activo de maquinaria, equipo y mejoras a edificios arrendados poseen diferentes vidas útiles, son contabilizados de forma separada como un componente del activo.

Las ganancias y pérdidas por las ventas o retiros de maquinaria, equipo y mejoras a edificios arrendados son determinadas comparando los ingresos obtenidos de la venta o retiro contra el valor neto en registros de la maquinaria, equipo y mejoras a edificios arrendados y se reconocen netos en otros ingresos en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales.

- Costos subsecuentes – Los costos para reemplazar una parte o elemento de la maquinaria, equipo y mejoras a edificios arrendados se reconocen en el valor del activo correspondiente, siempre que sea probable que los beneficios económicos futuros asociados a dicha parte fluirán hacia la Compañía y su costo pueda ser medido razonablemente. El valor neto en registros de la parte o elemento reemplazado es dado de baja del valor neto del activo en el que se encontraba reconocido. Los costos de mantenimiento menor son reconocidos en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales conforme se incurren.
- Depreciación – La depreciación es calculada sobre el monto depreciable, el cual es el costo de un activo, u otro valor sustituto de dicho costo con base en el método de línea recta, ya que éste es el valor que refleja con mayor certeza el patrón de consumo esperado de los beneficios económicos futuros implícitos en el activo. La Compañía no determina valores residuales para la maquinaria, equipo y mejoras a edificios arrendados por considerarlos no significativos.

La depreciación de la maquinaria y equipo se reconoce en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales y se calcula conforme al método de línea recta con base en la vida útil remanente de los activos correspondientes. Asimismo, las mejoras a edificios arrendados se amortizan por el método de línea recta con base en la vida útil remanente de las mejoras o el periodo estimado de la vida del contrato de arrendamiento, el que sea menor. La vida útil estimada y el método de depreciación se revisan al final de cada año, y el efecto de cualquier cambio en la estimación registrada se reconoce sobre una base prospectiva.

Los terrenos no se deprecian.

Las vidas útiles estimadas por el periodo actual y el periodo comparativo, son las siguientes:

	Vida útil total (años)	Tasas de depreciación
Maquinaria y equipo	10	10%
Mobiliario y equipo de oficina	10	10%
Equipo de cómputo	4 – 3.3	25% – 30%
Equipo de transporte	5 – 4	20% – 25%
Equipo de comunicaciones	10 – 4 – 3.3	10% – 25% – 30%
Mejoras a edificios arrendados	10	10%

d. Activos intangibles

- Mejoras a bienes concesionados – Las mejoras a bienes concesionados se integran por las mejoras que se realizan en cumplimiento al PMD y las mejoras que se llevan a cabo por la operación cotidiana de los aeropuertos de la Compañía. Todas las inversiones de infraestructura que realizan los aeropuertos serán entregadas al Gobierno Mexicano o al Gobierno de Jamaica, según corresponda, al término del plazo de la Concesión. Conforme a los títulos de concesión y a través de los PMD acordados con cada gobierno, cada cinco años la Compañía se compromete a llevar a cabo diversas mejoras, actualizaciones y adiciones en cada aeropuerto, anualmente en el caso de los aeropuertos mexicanos y

quinquenalmente en el de Jamaica. A cambio de estas adiciones a bienes concesionados, cada gobierno otorga a la Compañía el derecho de obtener beneficios por servicios prestados a través de estas adiciones. La Compañía, en su carácter de operador de los activos de la Concesión, reconoce un activo intangible por el derecho que recibe por parte de cada gobierno para cargar a los usuarios el servicio público relacionado con el uso de sus aeropuertos. Los costos de mantenimiento menor son reconocidos en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales conforme se incurren.

- Concesiones aeroportuarias – La Compañía reconoce un activo intangible por la Concesión otorgada por la SCT para administrar, operar y explotar cada uno de los aeropuertos en México durante 50 años. En lo que respecta a MBJA, la Compañía reconoció un activo intangible por el valor razonable de la Concesión para operar y explotar dicho aeropuerto hasta el 2033 de acuerdo a la determinación de los valores razonables que resultaron de la adquisición de DCA y MBJA, de conformidad con NIIF 3, *Combinación de negocios*. Así mismo PACKAL reconoció un activo intangible por el importe especificado en el contrato con la AAJ por el derecho a operar el aeropuerto al momento de la toma de control y por un periodo de 25 años.
- Derechos de uso de instalaciones aeroportuarias – Los derechos para utilizar las instalaciones de los aeropuertos mexicanos se registran al costo de adquisición de los activos correspondientes registrados por ASA y transferidos a la Compañía por virtud de la Concesión con el objeto de administrarlos, operarlos y explotarlos durante el plazo de la misma. En MBJA y PACKAL no se identificaron derechos de uso de instalaciones aeroportuarias.
- Otros derechos adquiridos – Estos derechos corresponden a pagos efectuados por la Compañía con posterioridad al otorgamiento de las Concesiones mexicanas, por concepto de terminación anticipada de contratos de arrendamiento a largo plazo celebrados por ASA con ciertos arrendatarios y que generan ingresos adicionales a la Compañía, estos derechos se registran al costo de adquisición. En MBJA y PACKAL no hay otros derechos adquiridos.
- Amortización – Posterior a su reconocimiento inicial, los activos intangibles son valuados al costo de adquisición, más los costos de préstamos capitalizados que se hayan reconocido, menos la amortización acumulada y la pérdida por deterioro acumulada. La amortización es reconocida en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales conforme al método de línea recta aplicado al periodo más corto entre el periodo en que se generarán beneficios económicos futuros o el periodo de la Concesión, el que sea menor, desde el momento en que éstos se encuentran en condiciones de uso.

Los periodos de amortización por el ejercicio actual y el ejercicio comparativo son los siguientes:

	Periodo de amortización (años)	Tasas de amortización
Mejoras a bienes concesionados	20 – 12.5	5% - 8%
Concesiones aeroportuarias	49 – 25 – 18	2% – 4% – 5.5%
Derechos de uso de instalaciones aeroportuarias	49 – 10	2% – 10%
Otros derechos adquiridos	44 – 48	2%

El método de amortización y las vidas útiles son revisados al cierre de cada ejercicio y se ajustan de manera prospectiva en caso de ser necesario.

- e. **Costos por préstamos capitalizables** – La maquinaria y equipo, así como las mejoras son valuadas al costo histórico y cuando corresponden a activos calificables, los cuales constituyen activos que requieren de un periodo de tiempo substancial hasta que estén listos para su uso, se adicionan los costos de préstamos atribuibles directamente a la adquisición, construcción o producción de dichos activos hasta que estén listos para su uso. El ingreso que se obtiene por la inversión temporal de fondos de préstamos específicos pendientes de ser utilizados en activos calificables, se deduce de los costos por préstamos elegibles para ser capitalizados.

f. ***Deterioro de activos financieros y no financieros (tangibles e intangibles)***

- **Activos financieros**

La Compañía reconoce una provisión para pérdidas por las pérdidas crediticias esperadas en inversiones en instrumentos de deuda que se miden a costo amortizado o en valor razonable a través de otros resultados integrales, cuentas por cobrar por arrendamiento, cuentas por cobrar comerciales y activos contractuales, así como en contratos de garantía financiera. El monto de las pérdidas crediticias esperadas se actualiza en cada fecha de reporte para reflejar los cambios en el riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial del instrumento financiero respectivo.

La Compañía reconoce pérdidas crediticias esperadas de por vida para las cuentas por cobrar comerciales, los activos contractuales y las cuentas por cobrar por arrendamiento. Las pérdidas crediticias esperadas en estos activos financieros se estiman utilizando una matriz de provisión basada en la experiencia histórica de pérdidas crediticias de la Compañía, ajustada por factores que son específicos de los deudores, las condiciones económicas generales y una evaluación tanto de la dirección actual como de la previsión de Condiciones en la fecha de reporte, incluyendo el valor temporal del dinero cuando sea apropiado.

Para todos los demás instrumentos financieros, la Compañía reconoce la pérdida crediticia esperada de por vida cuando ha habido un aumento significativo en el riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial. Sin embargo, si el riesgo crediticio en el instrumento financiero no ha aumentado significativamente desde el reconocimiento inicial, la Compañía mide la provisión para pérdidas para ese instrumento financiero en una cantidad igual a la pérdida crediticia esperada a 12 meses.

La pérdida crediticia esperada de por vida representa las pérdidas crediticias esperadas que resultarán de todos los eventos de incumplimiento posibles durante la vida útil esperada de un instrumento financiero. En contraste, la pérdida crediticia esperada a 12 meses representa la parte de la pérdida esperada de por vida que se espera que resulte de los eventos predeterminados en un instrumento financiero que sean posibles dentro de los 12 meses posteriores a la fecha del informe.

- **Definición de incumplimiento**

La Compañía considera que lo siguiente constituye un evento de incumplimiento para fines de administración de riesgo de crédito interno, ya que la experiencia histórica indica que los activos financieros no son recuperables cuando cumplen con cualquiera de los siguientes criterios:

- Cuando el deudor incumple los convenios financieros;
- la información desarrollada internamente u obtenida de fuentes externas indica que es improbable que el deudor pague a sus acreedores, incluida la Compañía, en su totalidad (sin tener en cuenta ninguna garantía que tenga la Compañía).

Independientemente del análisis anterior, la Compañía considera que el incumplimiento ha ocurrido cuando un activo financiero tiene más de 90 días de vencimiento, a menos que la Compañía tenga información razonable y confiable para demostrar que un criterio de incumplimiento más atrasado es más apropiado.

- **Activos financieros con deterioro crediticio**

Un activo financiero tiene deterioro crediticio cuando se han producido uno o más eventos que tienen un impacto perjudicial en los flujos de efectivo futuros estimados de ese activo financiero. La evidencia de que un activo financiero tiene deterioro crediticio incluye datos observables sobre los siguientes eventos:

- (a) dificultad financiera significativa por parte del emisor o del deudor;
- (b) el incumplimiento de un contrato, como un incumplimiento o un evento vencido;
- (c) los prestamistas del deudor, por razones económicas o contractuales relacionadas con la dificultad financiera del deudor, le otorgan al deudor una concesión que los prestamistas no considerarían de otra manera;
- (d) es cada vez más probable que el deudor entre en bancarrota o alguna otra reorganización financiera; o
- (e) la extinción de un Mercado funcional para el activo financiero por sus dificultades financieras.

- **Activos no financieros** – Los activos no financieros de la Compañía son evaluados al cierre de cada ejercicio para determinar si existe algún indicio de deterioro. En caso de que exista dicho indicio de deterioro se estima el valor recuperable del activo.

El valor recuperable de un activo o de una unidad generadora de efectivo es el mayor entre el valor en uso y el valor razonable menos los costos de venta. Para la determinación del valor en uso, los flujos de efectivo futuros estimados son descontados a valor presente, utilizando una tasa apropiada de descuento antes de impuestos que refleje la situación actual del mercado con relación al valor del dinero en el tiempo y los riesgos específicos del activo. Para efectos de la evaluación del deterioro, los activos se agrupan en el menor de los niveles para los cuales existen flujos de efectivo identificables en forma separada (unidades generadoras de efectivo o UGE). Las pérdidas por deterioro se reconocen inmediatamente en resultados.

Los aeropuertos de la Compañía en México en lo individual no pueden ser considerados como UGE's independientes, ya que el proceso que el Gobierno Mexicano siguió para la determinación del valor de la Concesión fue a través de un proceso de licitación, en el que decidió la venta de hasta el 15% de las acciones representativas del capital social de la sociedad tenedora de las acciones de las empresas que recibieron del Gobierno Mexicano los títulos de concesión para operar los aeropuertos, con lo que el proceso incluyó un paquete de doce aeropuertos, que la Compañía está obligada a operar independientemente de los resultados que se generen individualmente. Considerando lo anterior, en caso de existir indicios de deterioro, la valoración de posible deterioro en la Compañía se realiza con cifras consolidadas de las sociedades en México. Por otra parte, el valor de los activos de MBJA y PACKAL son valuados individualmente al final de cada periodo para determinar si existen indicios de deterioro por ser una sola UGE.

Cuando una pérdida por deterioro se revierte posteriormente, el valor en libros del activo (o UGE) se aumenta al valor estimado revisado de su monto recuperable, de tal manera que el valor en libros incrementado no exceda el valor en libros que se habría determinado (neto de depreciación), si no se hubiera reconocido una pérdida por deterioro para dicho activo (o UGE) en años anteriores. La reversión de una pérdida por deterioro se reconoce inmediatamente en resultados, a menos que el activo correspondiente se reconozca a un monto revaluado, en cuyo caso la reversión de la pérdida por deterioro se trata como un aumento en la revaluación.

Las UGE's se prueban por deterioro anualmente o con mayor frecuencia cuando existen indicios de que la UGE pueda estar deteriorada. Si el monto recuperable de una UGE es menor a su valor en libros, la pérdida por deterioro se asigna primero para reducir el valor en libros de cualquier crédito mercantil, en caso de existir, asignado a la UGE y posteriormente a los otros activos de la UGE de manera prorrateada y con base en el valor en libros de cada activo dentro de la UGE. Cualquier pérdida por deterioro del crédito mercantil se reconoce directamente en resultados.

- g. **Inversión en asociada** – Las inversiones permanentes en acciones de entidades en las que no se ejerce control, pero sobre las cuales la Compañía tiene influencia significativa, se reconocen inicialmente al costo histórico a la fecha de la adquisición. Dicho valor es ajustado utilizando el método de participación con posterioridad al reconocimiento inicial, por la porción correspondiente tanto de las utilidades o pérdidas integrales de la asociada, así como por la distribución de utilidades o reembolsos de capital de la misma.

Influencia significativa es el poder de participar en decisiones sobre políticas financieras y de operación de la entidad en la que se invierte, pero no implica un control o control conjunto sobre esas políticas.

La Compañía discontinúa el uso del método de participación desde la fecha en que la inversión deja de ser una asociada, o cuando la inversión se clasifica como mantenida para la venta.

Cuando la Compañía lleva a cabo transacciones con su asociada, la utilidad o pérdida resultante de dichas transacciones con la asociada se reconocen en los estados financieros consolidados de la Compañía sólo en la medida de la participación en la asociada que no se relacione con la Compañía.

- h. **Instrumentos financieros derivados y contabilidad de coberturas** – La Compañía en algunas ocasiones utiliza instrumentos financieros derivados, específicamente opciones de cobertura de tasa de interés CAP y SWAPS, para cubrir su exposición al riesgo de aumento en tasas de interés derivado de sus actividades de fondeo.

Los derivados se reconocen inicialmente al valor razonable a la fecha en que se suscribe el contrato del derivado y posteriormente se valúan a su valor razonable al final del periodo que se informa. La ganancia o pérdida resultante se reconoce en el estado de resultados y otros resultados integrales inmediatamente, a menos que el derivado esté designado y sea efectivo como un instrumento de cobertura, en cuyo caso la oportunidad del reconocimiento en los resultados dependerá de la naturaleza de la relación de cobertura.

La Compañía puede designar ciertos instrumentos como de cobertura si al inicio de la cobertura documenta la relación entre el instrumento de cobertura y la partida cubierta, así como los objetivos de la administración de riesgos y su estrategia de administración para emprender diversas transacciones de cobertura.

Adicionalmente, al inicio de la cobertura y sobre una base continua, la Compañía documenta si el instrumento de cobertura es altamente efectivo para compensar la exposición a los cambios en el valor razonable o los cambios en los flujos de efectivo de la partida cubierta atribuible al riesgo cubierto, que es cuando las relaciones de cobertura cumplen con todos de los siguientes requisitos de efectividad de cobertura:

- Hay una relación económica entre el instrumento de cobertura y la partida cubierta;
- El efecto del riesgo de crédito no domina al valor de los cambios que resultan de la relación económica; y
- El índice de cobertura de la relación de cobertura es el mismo que el que resulta de la cantidad de la partida cubierta que la Compañía cubre realmente y la cantidad del instrumento de cobertura que la Compañía realmente utiliza para cubrir esa cantidad de la partida cubierta.

Si una relación de cobertura deja de cumplir el requisito de efectividad de cobertura relacionado con la relación de cobertura, pero el objetivo de gestión de riesgos para esa relación de cobertura designada sigue siendo el mismo, la Compañía ajusta la relación de cobertura (es decir, rebalancea la cobertura) para que cumpla los criterios de calificación de nuevo.

Coberturas de flujo de efectivo

La parte efectiva de los cambios en el valor razonable de los derivados y otros instrumentos de cobertura calificados que se designan y califican como coberturas de flujos de efectivo se reconocen en otros resultados integrales y se acumulan en el rubro de la reserva de instrumentos financieros de cobertura de flujos de efectivo, limitada al cambio acumulado en el valor razonable del elemento cubierto desde el inicio de la cobertura. La ganancia o pérdida relacionada con la porción inefectiva se reconoce inmediatamente en resultados, y se incluye en la línea de costo financiero.

Las cantidades previamente reconocidas en otros resultados integrales y acumuladas en el capital contable se reclasifican a utilidad o pérdida en los periodos en que la partida cubierta afecta a los costos financieros en la medida que se reconoce el interés de la deuda asociada. Sin embargo, cuando la transacción prevista cubierta da como resultado el reconocimiento de un activo no financiero o un pasivo no financiero, las ganancias y pérdidas previamente reconocidas en otro resultado integral y acumuladas en el capital contable se eliminan del capital contable y se incluyen en la medición inicial del costo del activo no financiero o pasivo no financiero. Esta transferencia no afecta otros ingresos integrales. Además, si la Compañía espera que parte o la totalidad de la pérdida acumulada en la reserva de cobertura de flujo de efectivo no se recuperará en el futuro, esa cantidad se reclasificará inmediatamente a resultados.

La Compañía interrumpe la contabilidad de coberturas solo cuando la relación de cobertura (o una parte de la misma) deja de cumplir los criterios de calificación (después del rebalanceo, si corresponde). Esto incluye los casos en que el instrumento de cobertura vence o se vende, se cancela o se ejerce. La suspensión se contabiliza prospectivamente. Cualquier ganancia o pérdida reconocida en otro resultado integral y acumulada en la reserva de cobertura de flujo de efectivo en ese momento permanece en el capital contable y se reclasifica a utilidad o pérdida cuando se produce la transacción prevista. Cuando ya no se espera que ocurra una transacción de pronóstico, la ganancia o pérdida acumulada en la reserva de cobertura de flujo de efectivo se reclasifica inmediatamente a utilidad o pérdida en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales.

La Compañía designa solo el cambio en el valor razonable del elemento al contado de los contratos a término como el instrumento de cobertura en las relaciones de cobertura de flujo de efectivo.

- i. **Combinaciones de negocios** – Las adquisiciones de negocios se contabilizan utilizando el método de adquisición. La contraprestación transferida en una combinación de negocios se mide a valor razonable, el cual se calcula como la suma de los valores razonables de los activos transferidos por la Compañía, menos los pasivos incurridos por la Compañía con los anteriores propietarios de la empresa adquirida y las participaciones de capital emitidas por la Compañía a cambio del control sobre la empresa. Los costos relacionados con la adquisición generalmente se reconocen en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales conforme se incurren.

A la fecha de adquisición, los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos se reconocen a valor razonable con excepción de:

- Impuestos diferidos activos o pasivos y activos o pasivos relacionados con beneficios a empleados, que se reconocen y miden de conformidad con NIC 12, *Impuestos a la Utilidad* y NIC 19, *Beneficios para Empleados*, respectivamente;
- Pasivos o instrumentos de capital relacionados con acuerdos de pagos basados en acciones de la empresa adquirida o acuerdos de pagos basados en acciones de la Compañía celebrados para reemplazar acuerdos de pagos basados en acciones de la empresa adquirida que se miden de conformidad con la NIIF 2, *Pagos basados en acciones*, a la fecha de adquisición.

El crédito mercantil se mide como el exceso de la suma de la contraprestación transferida, el monto de cualquier participación no controladora en la empresa adquirida, y el valor razonable de la tenencia accionaria previa del adquirente en la empresa adquirida (si hubiere) sobre el neto de los montos de activos adquiridos identificables y pasivos asumidos a la fecha de adquisición. Si después de una revaluación el neto de los montos de activos adquiridos identificables y pasivos asumidos a la fecha de adquisición excede la suma de la contraprestación transferida, el monto de cualquier participación no controladora en la empresa adquirida y el valor razonable de la tenencia accionaria previa del adquirente en la empresa adquirida (si hubiere), el exceso se reconoce inmediatamente en el estado consolidado de resultados como una ganancia por compra a precio de ganga.

Las participaciones no controladoras que son participaciones accionarias que otorgan a sus tenedores una participación proporcional de los activos netos de la Compañía en caso de liquidación, se pueden medir inicialmente ya sea a valor razonable o al valor de la participación proporcional de la participación no controladora en los montos reconocidos de los activos netos identificables de la empresa adquirida. La opción de base de medición se realiza en cada transacción.

Cuando la contraprestación transferida por la Compañía en una combinación de negocios incluya activos o pasivos resultantes de un acuerdo de contraprestación contingente, la contraprestación contingente se mide a su valor razonable a la fecha de adquisición y se incluye como parte de la contraprestación transferida en una combinación de negocios. Los cambios en el valor razonable de la contraprestación contingente que califican como ajustes del periodo de medición se ajustan retrospectivamente con los correspondientes ajustes contra crédito mercantil. Los ajustes del periodo de medición son ajustes que surgen de la información adicional obtenida durante el ‘periodo de medición’ (que no puede ser mayor a un año a partir de la fecha de adquisición) sobre hechos y circunstancias que existieron a la fecha de adquisición.

El tratamiento contable para cambios en el valor razonable de la contraprestación contingente que no califiquen como ajustes del periodo de medición depende de cómo se clasifique la contraprestación contingente. La contraprestación contingente que se clasifique como capital no se vuelve a medir en fechas de informe posteriores y su posterior liquidación se contabiliza dentro del capital. La contraprestación contingente que se clasifique como un activo o pasivo se vuelve a medir en fechas de informe posteriores, reconociendo la correspondiente ganancia o pérdida en el estado consolidado de resultados.

Los costos de la transacción, diferentes de los asociados con la emisión de títulos de deuda o de capital, incurridos por la Compañía en relación con una combinación de negocios se registran en gastos cuando se incurren.

- j. **Otros activos intangibles** – Los costos erogados en la fase de desarrollo, así como otros activos intangibles que den origen a beneficios económicos futuros porque cumplen con ciertos requisitos para su reconocimiento como activos, se capitalizan y se amortizan con base a la vida útil estimada de los activos correspondientes, por el método de línea recta. Las erogaciones que no cumplen con dichos requisitos, así como los costos de investigación, se registran en resultados en el ejercicio en que se incurren.
- k. **Arrendamientos** – La Compañía ha aplicado de manera consistente las políticas contables a todos los periodos presentados en estos estados financieros consolidados.

La Compañía reconoce los activos por derecho de uso y los pasivos por arrendamiento para la mayoría de los arrendamientos, es decir, estos arrendamientos están en el estado consolidado de posición financiera en corto y largo plazo, exceptuando los arrendamientos de corto plazo (plazo de 12 meses o menos) y los de activos de bajo valor, para estos arrendamientos, la Compañía reconoce los pagos de renta como un gasto operativo bajo el método de línea recta a través del periodo de vigencia del arrendamiento, a menos que otro método sea más representativo del patrón del tiempo en que los beneficios económicos proveniente del consumo de los activos arrendados.

El pasivo por arrendamiento es medido inicialmente al valor presente de los pagos de renta que no sean pagados en la fecha de inicio, descontado por la tasa implícita en el contrato.

Los pagos de renta incluidos en la medición del pasivo por arrendamiento consisten en:

- Pagos de renta fijos, menos cualquier incentivo por arrendamiento recibido;
- Pagos de renta variables que dependen de un índice o tasa, inicialmente medidos usando el índice o tasa en la fecha de inicio;
- El monto esperado a pagarse por el arrendatario bajo garantías de valor residual;
- El precio de ejercicio de opciones de compra, si el arrendatario está razonablemente certero de ejercitar las opciones; y
- Pagos por penalizaciones resultantes de la terminación del arrendamiento, si el periodo del arrendamiento refleja el ejercicio de una opción de terminación del arrendamiento.

Amortización de los activos por derecho de uso – Posterior a su reconocimiento inicial, la amortización es reconocida en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales conforme al método de línea recta aplicado al periodo del contrato de arrendamiento desde el momento en que se tiene posesión del activo arrendado.

Los pagos por arrendamiento se distribuyen entre los gastos financieros y la reducción de las obligaciones por arrendamiento a fin de alcanzar una tasa de interés constante sobre el saldo remanente del pasivo. Los gastos financieros se cargan directamente a los resultados del ejercicio.

- Como Arrendador

Los arrendamientos en los que la Compañía funge como arrendador son clasificados como arrendamientos financieros o arrendamientos operativos. Cuando los términos del contrato transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la propiedad al arrendatario, el contrato se clasifica como un arrendamiento financiero. Todos los demás contratos se clasifican como contratos operativos.

Cuando la Compañía es un arrendador intermedio, contabiliza el arrendamiento principal y el subarrendamiento como dos contratos separados. El subarrendamiento se clasifica como arrendamiento financiero o arrendamiento operativo en referencia al activo por derechos de uso originado del arrendamiento principal.

El ingreso por rentas proveniente de arrendamientos operativos se reconoce bajo línea recta a través del plazo del arrendamiento relevante. Los costos iniciales directos incurridos en la negociación y arreglo del arrendamiento operativo son agregados al valor en libros del activo arrendado y son reconocidos bajo línea recta a través del plazo del arrendamiento.

Los montos pendientes de arrendamientos financieros son reconocidos como arrendamientos por cobrar por el monto de la inversión neta en los arrendamientos. Los ingresos por arrendamientos financieros se asignan a los periodos contables de manera que refleje una tasa de retorno periódica constante sobre la inversión neta insoluta respecto de los arrendamientos.

Cuando un contrato incluye componentes de arrendamiento y de no arrendamiento, la Compañía aplica la política para asignar la contraprestación correspondiente a cada componente bajo el contrato.

- l. *Provisiones y pasivos contingentes*** – Las provisiones se reconocen cuando la Compañía tiene una obligación presente (ya sea legal o asumida) como resultado de un suceso pasado, es probable la salida de recursos para liquidar la obligación, y puede hacerse una estimación confiable del importe de la obligación.

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

Cuando se espera la recuperación de un tercero de algunos o todos los beneficios económicos requeridos para liquidar una provisión, se reconoce una cuenta por cobrar como un activo si es virtualmente cierto que se recibirá el desembolso y el monto de la cuenta por cobrar puede ser valuado confiablemente.

Las provisiones se clasifican como circulantes o no circulantes en función del periodo de tiempo estimado para atender las obligaciones que cubren.

Un pasivo contingente es una obligación posible que surge de un hecho pasado y cuya existencia sólo se confirmará por la ocurrencia o no de uno o más eventos inciertos que no estén totalmente bajo el control de la Compañía; o una obligación presente que surja de un evento pasado, pero 1) no es probable que se requiera una salida de recursos que incorporen beneficios económicos para liquidar la obligación, o 2) el monto de la obligación no puede medirse con suficiente fiabilidad. Un pasivo contingente no se reconoce en los estados financieros, sino que solamente se revela, a menos que la probabilidad de una salida de recursos que incorporen beneficios económicos es remota.

- m. *Beneficios directos a empleados*** – La Compañía otorga a sus empleados en México y en el extranjero diferentes tipos de beneficios. En México se valúan en proporción a los servicios prestados, considerando los sueldos actuales y se reconoce el pasivo conforme se devengan. Incluye principalmente participación de los trabajadores en las utilidades (PTU) por pagar, ausencias compensadas, como vacaciones, prima vacacional e incentivos. La PTU se registra en los resultados del año en que se causa y se presenta en el rubro de costos de servicios en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales.
- n. *Obligaciones por beneficios al retiro*** – El pasivo por primas de antigüedad se calcula por actuarios independientes con base en el método de crédito unitario proyectado utilizando tasas de interés nominales. Las mediciones del pasivo por beneficios netos definidos, que incluye las ganancias y pérdidas actuariales y el efecto del techo del activo, se reconocen de inmediato en otros resultados integrales. La Compañía ha determinado el ingreso neto por intereses por el pasivo por beneficios definidos neto del periodo aplicando la tasa de descuento usada para medir la obligación por beneficios definidos al comienzo del periodo anual al pasivo (activo) por beneficios definidos netos, considerando cualquier cambio en el pasivo (activo) por beneficios definidos netos durante el periodo como resultado de aportaciones y pagos de beneficios. El gasto neto por intereses y otros gastos relacionados con los planes de beneficios definidos se reconocen en resultados.

El costo por servicios pasados se reconoce en resultados en el periodo de la modificación al plan. Los intereses se calculan aplicando la tasa de descuento al inicio del periodo al saldo de la obligación por beneficios definidos. Los costos por beneficios definidos se clasifican de la siguiente manera:

- Costo por servicio (incluido el costo del servicio actual, costo de los servicios pasados, así como las ganancias y pérdidas por reducciones o liquidaciones).
- Los gastos por interés.
- Remedaciones.

La Compañía presenta los dos primeros componentes de los costos por beneficios definidos como un gasto dentro del costo de servicios. La reducción y liquidación anticipada de obligaciones se reconocen como costos por servicios pasados.

Las aportaciones a los planes de beneficios al retiro de contribuciones definidas se reconocen como gastos al momento en que los empleados han prestado los servicios que les otorgan el derecho a las contribuciones.

Las mediciones del pasivo por beneficios netos definidos, que incluye las ganancias y pérdidas actuariales y el efecto del techo del activo (si lo hay, excluidos los intereses), se reconocen de inmediato en otros resultados integrales.

Cuando se produce una modificación o reducción en los beneficios de un plan, la modificación resultante en el beneficio que se relaciona con el servicio pasado o la ganancia o pérdida por la reducción se reconoce de inmediato en resultados. La Compañía reconoce ganancias y pérdidas en la liquidación de un plan de beneficios definidos cuando ocurre.

Cualquier obligación por indemnización se reconoce al momento que la Compañía ya no puede retirar la oferta de indemnización y/o cuando la Compañía reconoce los costos de reestructuración relacionados.

- o. Reconocimiento de ingresos** – Los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos se reconocen al valor razonable de la contraprestación cobrada o por cobrar, en el mismo periodo en que son proporcionados, considerando que los servicios que se prestan en un mes, se facturan y registran dentro del mismo mes.
- Servicios aeronáuticos – La mayoría de los ingresos en México provienen de servicios aeronáuticos prestados, que corresponden al uso de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros y se encuentran regulados por la SCT a través de la tarifa máxima conjunta por unidad de tráfico (TM). La TM es el monto máximo de ingresos por unidad de tráfico que puede obtener un aeropuerto en un año proveniente de servicios regulados. Bajo esta regulación, una unidad de tráfico es equivalente a un pasajero (excluyendo pasajeros en tránsito) ó 100 kilogramos (220 libras) de carga. Por otra parte, en MBJA y PACKAL los ingresos aeronáuticos corresponden a la tarifa por pasajeros y seguridad, que son recolectados por las aerolíneas, a quien se les factura además los otros cargos de aterrizaje y estacionamiento de aeronaves.
 - Servicios no aeronáuticos – Los ingresos por concepto de servicios no aeronáuticos consisten principalmente en el alquiler del espacio en las terminales aeroportuarias (diferente a los espacios ocupados por las líneas aéreas que son esenciales para su operación), ingresos por estacionamientos, cuotas por concepto de acceso a terceros que proporcionan servicios de abastecimiento de comidas y otros servicios en los aeropuertos, otros ingresos misceláneos y regalías por el uso de marcas de la Compañía.

Los espacios dentro de la terminal son rentados a través de contratos de arrendamiento operativo, ya sea con rentas mensuales fijas o cuotas basadas en una cuota mensual mínima o un porcentaje de los ingresos mensuales del arrendatario, el que sea mayor. El ingreso por rentas es reconocido bajo el método de línea recta de acuerdo al plazo del arrendamiento.
 - Servicios por adiciones a bienes concesionados – De acuerdo a la IFRIC 12, la Compañía reconoce un ingreso y un costo por adiciones a bienes concesionados derivado de las mejoras que se realicen a los aeropuertos y que se encuentran comprometidas en el PMD. El ingreso de servicios por adiciones a bienes concesionados se determina en base al intercambio que la Compañía está realizando con el

gobierno, ya que por una parte la Compañía construye o mejora los aeropuertos en función del PMD y en contraparte el gobierno le otorga el derecho de obtener un ingreso por el uso de las instalaciones aeroportuarias para la generación de ingresos por los servicios aeroportuarios prestados. La Compañía ha determinado que sus obligaciones relacionadas con el PMD deben ser consideradas como una actividad generadora de ingresos, ya que todas las erogaciones incurridas en cumplimiento del PMD son incluidas en la determinación de la tarifa máxima, por lo tanto, reconoce el ingreso y el costo en resultados conforme se realizan las adiciones en cumplimiento del PMD. El costo por adiciones a bienes concesionados, se determina de acuerdo al costo que la Compañía incurriría en la realización de la construcción o mejoras tomando como base las inversiones comprometidas en el PMD, para lo cual, mediante concurso, contrata a terceros para que la realicen.

El importe del ingreso y el costo son iguales debido a que la Compañía no obtiene ningún margen de utilidad en la construcción y los importes que paga se encuentran a valor de mercado dado que la asignación de su ejecución se efectúa mediante concurso.

- p. *Transacciones en moneda extranjera*** – Las transacciones en moneda distinta a la moneda funcional de la Compañía (moneda extranjera) se reconocen utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas en que se efectúan las operaciones. Al final de cada periodo, las partidas monetarias denominadas en moneda extranjera se convierten a los tipos de cambio vigentes a esa fecha.

Los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera a la fecha de reporte son convertidos a la moneda funcional al tipo de cambio vigente a la fecha de los estados financieros. Las fluctuaciones cambiarias se registran en los resultados del periodo dentro de los costos financieros y se presentan como utilidad o pérdida cambiaria sobre una base neta en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales.

Las partidas no monetarias que son valuadas al costo histórico en una moneda extranjera se convierten al tipo de cambio a la fecha de la transacción.

Las diferencias en conversión de moneda extranjera generalmente se reconocen en resultados y se presentan dentro de los costos financieros.

Sin embargo, las diferencias en moneda extranjera surgidas de la conversión de las siguientes partidas se reconocen en otros resultados integrales:

- una inversión en instrumentos de patrimonio designados al valor razonable con cambios en otro resultado integral;
- un pasivo financiero designado como cobertura de la inversión neta en un negocio en el extranjero siempre que la cobertura sea eficaz; y
- coberturas de flujo de efectivo calificadas siempre que la cobertura sea eficaz.

- q. *Conversión de operaciones extranjeras*** – Los activos y pasivos de operaciones extranjeras y al valor razonable que surgen en la adquisición, se convierten a pesos a los tipos de cambio vigentes a la fecha de reporte. Los ingresos y gastos de operaciones extranjeras se convierten a pesos al tipo de cambio promedio del periodo de las transacciones.

Las diferencias en moneda extranjera asociadas con la conversión de operaciones extranjeras a la moneda de presentación (pesos) son reconocidas en otros resultados integrales y presentadas en la reserva por conversión de moneda extranjera en el capital contable.

- r. *Impuestos a la utilidad*** – El impuesto a la utilidad causado se registra en los resultados del año en que se causa. El gasto por impuestos a la utilidad comprende tanto el impuesto causado como el impuesto diferido. El impuesto causado y el diferido son reconocidos en resultados, excepto cuando están relacionados con partidas que se reconocen en otras partidas de utilidad integral o directamente en el capital, en cuyo caso el impuesto causado y el diferido se reconocen también en otras partidas de utilidad integral o directamente en el capital, respectivamente.

El impuesto causado es el impuesto a pagar determinado sobre la base gravable del ejercicio, utilizando la tasa de impuesto aprobada o sustancialmente aprobada a la fecha de reporte, más cualquier ajuste al impuesto por pagar con respecto a años anteriores. La utilidad gravable difiere de la utilidad antes de impuestos reportada en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales, debido a que hay partidas de ingreso o gasto que son acumulables o deducibles en otros años y partidas que nunca serán acumulables o deducibles.

El impuesto diferido se reconoce aplicando la tasa correspondiente a las diferencias temporales que resultan de la comparación de los valores contables y fiscales de los activos y pasivos, y en su caso, se incluyen los beneficios de las pérdidas fiscales por amortizar y de algunos créditos fiscales, que se esperan recuperar en periodos futuros conforme a las reglas establecidas en las leyes fiscales, en la medida que sea probable la existencia de ganancias gravables futuras que puedan ser aplicadas contra dichos beneficios fiscales o que generen su recuperación. Los activos diferidos son revisados en cada fecha de reporte y son reducidos en la medida que ya no sea probable que dicho beneficio por impuestos pueda ser realizado.

Las tasas aplicadas para determinar el impuesto diferido son aquellas que correspondan al ejercicio en el que se espera la reversión de la diferencia temporal.

No se reconoce un impuesto diferido por las siguientes partidas:

- Reconocimiento inicial de los activos o pasivos en una transacción que no es una combinación de negocios y que no afecta resultados contables ni fiscales.
 - Diferencias relacionadas con inversiones en subsidiarias en la medida que sea probable que no se reversen en un futuro cercano y que la Compañía tenga el poder para controlar la fecha de reversión.
- s. **Utilidad por acción** – La utilidad básica por acción ordinaria se calcula dividiendo la utilidad neta consolidada entre el promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el periodo, ajustado por acciones propias recompradas y conservadas en tesorería. La Compañía no tiene acciones potencialmente dilutivas, por lo tanto, la utilidad básica y diluida por acción es la misma.
- t. **Costos e ingresos financieros** – Los ingresos financieros comprenden los ingresos por intereses en fondos de inversión netos de los intereses a favor capitalizados en los activos calificables, cambios en el valor de mercado de activos financieros y ganancias en instrumentos de cobertura que son reconocidas en resultados, entre otros conceptos. El ingreso por intereses se reconoce cuando es probable que los beneficios económicos fluyan hacia la Compañía y el importe de los ingresos pueda ser valuado confiablemente. El ingreso por intereses se registra sobre una base periódica, con referencia al capital invertido y a la tasa de interés efectiva.

Los costos financieros comprenden costos por intereses de préstamos netos de los intereses a cargo capitalizados en los activos calificables, cambios en el valor de mercado de los activos financieros, pérdidas en instrumentos de cobertura que son reconocidos en resultados, actualizaciones de contribuciones y recargos pagados a las autoridades fiscales, entre otros conceptos. Los costos de préstamos que no sean directamente atribuibles a la adquisición, construcción o producción de un activo calificable son reconocidos en resultados utilizando el método de la tasa de interés efectiva.

La tasa de interés efectiva es la tasa que descuenta exactamente los pagos o cobros de efectivo futuros estimados durante la vida esperada del instrumento financiero a:

- el importe en libros bruto de un activo financiero; o
- el costo amortizado de un pasivo financiero.

Al calcular el ingreso y el gasto por intereses, se aplica la tasa de interés efectiva al importe en libros bruto del activo (cuando el activo no tiene deterioro crediticio) o al costo amortizado del pasivo. No obstante, para los activos financieros con deterioro crediticio posterior al reconocimiento inicial, el ingreso por intereses se calcula aplicando la tasa de interés efectiva al costo amortizado del activo financiero. Si el activo deja de tener deterioro, el cálculo del ingreso por intereses vuelve a la base bruta.

- u. **Segmento operativo** – Un segmento operativo es un componente de la Compañía: 1) que está involucrado en actividades de negocio de las cuales se pueden obtener ingresos o incurrir en costos, incluyendo ingresos y gastos relacionados con transacciones con otros de los componentes de la Compañía, 2) cuyos resultados de operación son revisados regularmente por el Director General de la Compañía, quien es el principal responsable para la toma de decisiones sobre recursos a ser asignados a cada segmento y 3) evaluar su desempeño y para el cual se tiene disponible información financiera específica. Cada uno de los aeropuertos de la Compañía representa un segmento operativo. La Compañía ha determinado que sus segmentos reportables, basados en factores cuantificables, son los aeropuertos de Guadalajara, Tijuana, Puerto Vallarta, San José del Cabo, Montego Bay, Hermosillo y Guanajuato. La información por segmento operativo de los siete aeropuertos restantes se presenta en la columna de “Otros aeropuertos”. La información correspondiente a la operación de SIAP (compañía que brinda asistencia técnica y servicios de personal profesional y altamente técnico), CORSA (que presta servicios de personal operativo especializado en la industria aeronáutica), PCP (compañía que administra la operación de los estacionamientos), Fundación GAP, ADP, DCA y la de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. (incluyendo la inversión de ésta en sus subsidiarias) ha sido combinada e incluida en la columna de “Otras compañías”. Las pérdidas y ganancias por segmentos se determinan en función del resultado antes de impuestos a la utilidad. Los activos por segmentos representan los activos totales y los pasivos del segmento representan el pasivo total, excepto las inversiones en subsidiarias que están reconocidas bajo el método de participación en la determinación de los activos de segmento y las pérdidas y ganancias del segmento que se informan en la columna de “Otras Compañías”. Las transacciones entre segmentos se basan en los precios disponibles para terceros.
- v. **Estado de flujo de efectivo** – La Compañía presenta el flujo de efectivo de actividades de operación utilizando el método indirecto, en el cual la utilidad o pérdida es ajustada por los efectos de transacciones que no requieren flujo de efectivo incluyendo aquéllos asociados con actividades de inversión o de financiamiento. Adicionalmente la Compañía ha decidido presentar el efectivo por pago de intereses como parte de las actividades de financiamiento y el efectivo recibido de intereses a favor como parte de las actividades de operación.

4. Administración de riesgo financiero

La Compañía se encuentra expuesta, entre otros, a los siguientes riesgos por el uso de instrumentos financieros:

- Riesgo de crédito
- Riesgo de liquidez
- Riesgo de mercado

Esta nota presenta información sobre la exposición de la Compañía a cada uno de los riesgos arriba mencionados, los objetivos, políticas y procesos de la Compañía para la medición y administración de riesgos. En diversas secciones de estos estados financieros consolidados se incluyen más revelaciones cuantitativas.

Al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020 los saldos de los instrumentos financieros se integran de la siguiente forma:

	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2019	31 de diciembre de 2020
Activos financieros			
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 6,151,457	\$ 7,500,193	\$ 14,444,549
Cuentas por cobrar a clientes	1,395,362	1,479,410	1,266,005
Instrumentos financieros derivados	136,457	4,686	-
	31 de diciembre de 2018	31 de diciembre de 2019	31 de diciembre de 2020
Pasivos financieros a costo amortizado			
Certificados bursátiles a corto y largo plazo	\$ 9,000,000	\$ 12,000,000	\$ 17,000,000
Préstamos bancarios a corto y largo plazo	4,535,863	4,437,043	7,355,166
Cuentas por pagar	1,181,049	1,215,264	1,172,044
Pasivos financieros a valor razonable			
Instrumentos financieros derivados	-	265,979	750,704
Pasivos por activos en arrendamiento	48,199	37,192	26,193

Marco de administración de riesgos – El Consejo de Administración es responsable del desarrollo y monitoreo de las políticas de administración de riesgos de la Compañía.

Las políticas de administración de riesgos de la Compañía se establecen para identificar y analizar los riesgos que enfrenta la Compañía, establecer los límites y controles apropiados, para monitorear los riesgos y que se respeten los límites. Las políticas y sistemas de administración de riesgos se revisan periódicamente para reflejar los cambios en las condiciones del mercado y en las actividades de la Compañía. La Compañía, mediante capacitación y sus estándares y procedimientos de administración, pretende desarrollar un entorno de control disciplinado y constructivo en el cual todos los empleados comprendan sus funciones y obligaciones.

El Comité de Auditoría de la Compañía supervisa la forma en que la Administración monitorea el cumplimiento de las políticas y procedimientos de administración de riesgos y revisa que sea adecuado con el marco de administración de riesgos en relación con los riesgos que enfrenta la Compañía. El Comité de Auditoría de la Compañía recibe apoyo de Auditoría Interna en su función de supervisión. Auditoría Interna realiza revisiones tanto rutinarias como especiales de los controles y procedimientos de administración de riesgos, cuyos resultados reporta al Comité de Auditoría.

Riesgo de crédito – El riesgo de crédito representa el riesgo de pérdida financiera para la Compañía si un cliente o contraparte de un instrumento financiero no cumple con sus obligaciones contractuales y surge principalmente de las cuentas por cobrar a clientes, inversiones en valores de la Compañía, así como de los fondos líquidos e instrumentos financieros derivados.

- Cuentas por cobrar a clientes y otras cuentas por cobrar – La exposición de la Compañía al riesgo de crédito se ve afectada principalmente por las características individuales de cada cliente. No obstante, la Administración también considera la demografía de la base de clientes de la Compañía, que incluye el riesgo de incumplimiento de la industria y país en que operan los clientes, ya que estos factores pueden influir en el riesgo de crédito, particularmente en las circunstancias económicas deterioradas actuales. La principal fuente de ingresos de la Compañía es el cobro de la TUA y las rentas de áreas comerciales dentro de los aeropuertos de la Compañía. La TUA se cobra a cada pasajero (que no sea diplomático, infante o pasajero en tránsito) que sale de los aeropuertos de la Compañía, y es recolectada por los clientes aerolíneas y posteriormente reembolsada a los aeropuertos. Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020 los ingresos por TUA representaron el 54.9%, 52.9% y 50.0% respectivamente, de los ingresos totales. Los ingresos por arrendamiento de áreas comerciales son cobrados a terceros, que por lo general no son clientes aerolíneas. El 28.9%, 29.2% y 33.5% de los ingresos de la Compañía en 2018, 2019 y 2020 se derivan del cargo por TUA que fue cargado al pasajero y que fue recolectado por tres de sus principales clientes aerolíneas y que posteriormente fue reembolsado a los aeropuertos. Sin embargo, geográficamente no existe concentración de riesgo de crédito, ya que las concesionarias se encuentran en ciudades diferentes de México y en Jamaica, por lo cual en caso de que un aeropuerto tuviera algún problema de operación, el resto de los aeropuertos podrán operar con normalidad. El 28.6%, 27.4% y 27.9% de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos obtenidos durante los periodos terminados el 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020, fueron generados por el aeropuerto de Guadalajara. Asimismo, el 92.3%, 91.0% y 87.3% de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos obtenidos durante los periodos terminados el 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020, respectivamente, fueron generados por siete aeropuertos de la Compañía (Guadalajara, Tijuana, San José del Cabo, Puerto Vallarta, Montego Bay, Guanajuato y Hermosillo).

La Compañía tiene una política crediticia bajo la cual cada nuevo cliente es analizado individualmente en cuanto a su solvencia económica antes de ofrecerle los términos y condiciones estándar de pago y entrega de los servicios que presta la Compañía. La revisión de la Compañía incluye valoraciones externas, cuando éstas están disponibles; y en algunos casos, referencias bancarias. Para cada cliente se establecen límites de crédito y éstos deben ser aprobados por la Administración de la Compañía; estos límites se revisan periódicamente. La Compañía tiene celebrados convenios de recolección de TUA con todos los clientes aerolíneas en México mediante los cuales dichos clientes reciben en nombre de los aeropuertos el pago por el servicio de uso de aeropuerto. De acuerdo a estos convenios, cada cliente aerolínea puede tener un periodo para reembolsar al aeropuerto el pago de TUA efectuado por el pasajero no mayor a 60 días. Si cualquier cliente aerolínea necesitara un plazo adicional para reembolsar la TUA al aeropuerto, debe presentar al aeropuerto una garantía que cubra el plazo otorgado para reembolso más 30 días de consumos estimados. En el caso de insolvencia de cualquier aerolínea o que se le notifique la suspensión de operaciones a la aerolínea por parte de las

autoridades, la Compañía puede recuperar los montos de TUA pendientes de reembolso hasta por el valor de la garantía. Con la intención de mitigar el riesgo de crédito con sus clientes, principalmente por concepto de TUA, las aerolíneas han conformado garantías en efectivo, mismas que se presentan como depósitos recibidos en garantía en el pasivo a largo plazo en los estados de posición financiera consolidados adjuntos, además de las garantías en efectivo de otros clientes comerciales. Al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020, la Compañía tiene depósitos en garantía de clientes por \$1,130,740, \$1,143,485 y \$696,059, respectivamente. Estos depósitos se consideran a largo plazo con base en la duración de los contratos que se tienen firmados con dichas aerolíneas y la estimación de que mantendrán operaciones de largo plazo en los aeropuertos de la Compañía.

Al monitorear el riesgo de crédito de clientes, éstos son agrupados de acuerdo con sus características crediticias, que incluyen si se trata de una persona física o de una moral, si son clientes aerolíneas, clientes comerciales, su antigüedad de cartera y existencia de dificultades financieras previas.

La Compañía sistemática y periódicamente revisa la antigüedad y cobro de sus cuentas por cobrar, y efectúa un cambio en el valor de la pérdida crediticia esperada de acuerdo a la recuperabilidad de las cuentas por cobrar (Nota 6).

Riesgo de crédito:

La Compañía determina las pérdidas crediticias esperadas en estas partidas utilizando una matriz de provisión, estimada en base a la experiencia histórica de pérdidas crediticias basada en el estado vencido de los clientes, ajustada según corresponda para reflejar las condiciones actuales y las estimaciones de las condiciones económicas futuras.

En consecuencia, el perfil de riesgo crediticio de estos activos se presenta en función de su estado vencido en términos de la matriz de provisión. La Nota 6 incluye detalles adicionales sobre la provisión para pérdidas para estos activos.

Las siguientes tablas presentan información sobre la exposición al riesgo de crédito y las pérdidas crediticias esperadas para las cuentas por cobrar a clientes al 31 de diciembre de 2018, 2019 y 2020:

Saldo de la cartera al 31 de diciembre de 2018	Tasa promedio de la pérdida esperada	Saldo vigente de la cartera	Importe de la pérdida crediticia	Deterioro crediticio
Cartera vigente	0%	\$ 1,304,274	\$ -	No
Cartera vencida de 1 a 30 días	4.48%	70,073	3,141	No
Cartera vencida de 31 a 60 días	17.91%	25,934	4,645	No
Cartera vencida de 61 a 90 días	80.20%	14,482	11,615	No
Cartera vencida más de 90 días	100%	15,494	15,494	Si
Jurídico	100%	<u>13,780</u>	<u>13,780</u>	Si
		<u>\$ 1,444,037</u>	<u>\$ 48,675</u>	

Saldo de la cartera al 31 de diciembre de 2019	Tasa promedio de la pérdida esperada	Saldo vigente de la cartera	Importe de la pérdida crediticia	Deterioro crediticio
Cartera vigente	0%	\$ 1,258,569	\$ -	No
Cartera vencida de 1 a 30 días	5.97%	133,533	7,978	No
Cartera vencida de 31 a 60 días	13.69%	91,640	12,546	No
Cartera vencida de 61 a 90 días	47.48%	30,832	14,640	No
Cartera vencida más de 90 días	100%	2,693	2,693	Si
Jurídico	100%	<u>13,165</u>	<u>13,165</u>	Si
		<u>\$ 1,530,432</u>	<u>\$ 51,022</u>	

