

**OFERTA PÚBLICA INICIAL SECUNDARIA DE VENTA EN MÉXICO DE HASTA 96,040,008 ACCIONES (INCLUYENDO 12,526,962 ACCIONES MATERIA DE SOBRESIGNACIÓN) ORDINARIAS, NOMINATIVAS, SERIE B, SIN EXPRESIÓN DE VALOR NOMINAL ("ACCIONES" O "ACCIÓN"), REPRESENTATIVAS DE LA PARTE FIJA SIN DERECHO A RETIRO Y EQUIVALENTES AL 24.01% DEL CAPITAL SOCIAL DE GRUPO AEROPORTUARIO DEL CENTRO NORTE, S.A.B. DE C.V.**



**Grupo Aeroportuario del Centro Norte**

**POR UN MONTO MÁXIMO TOTAL DE LA OFERTA EN MÉXICO DE HASTA**

**\$2,386,594,198.80**

**(Dos mil trescientos ochenta y seis millones quinientos noventa y cuatro mil ciento noventa y ocho pesos 80/100 M.N.) incluyendo la opción de sobreasignación**

**Características Generales de la Oferta en México:**

<b>Emisora:</b>	Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. ("GACN" y, en conjunto con sus subsidiarias, la "Compañía")
<b>Precio de Colocación:</b>	\$24.85 M.N. por Acción.
<b>Clave de Pizarra:</b>	"OMA"
<b>Fecha de Cierre del Libro:</b>	27 de noviembre de 2006.
<b>Fecha de la Oferta:</b>	29 de noviembre de 2006.
<b>Fecha de Registro en la BMV:</b>	29 de noviembre de 2006.
<b>Fecha de Liquidación:</b>	4 de diciembre de 2006.
<b>Recursos Netos para la Compañía:</b>	Por tratarse de una oferta secundaria, GACN no recibirá porción alguna de los recursos netos derivados de la Oferta Global (según se define dicho término más adelante).
<b>Tipo de Valor:</b>	Acciones ordinarias, nominativas, Serie B, sin expresión de valor nominal, representativas de la parte fija sin derecho a retiro y equivalentes al 24.01% del capital social de GACN, incluyendo la Opción de Sobreasignación Nacional (las "acciones Serie B").

Las acciones Serie B objeto de esta oferta (la "Oferta Nacional") son ofrecidas en venta por Nacional Financiera, S.N.C., en su carácter de fideicomitente y fiduciaria del fideicomiso No. 5111-3, de fecha 12 de junio de 2000 (el "Accionista Vendedor"). La Oferta Nacional forma parte de una oferta secundaria global ya que simultáneamente se están ofreciendo vender en México 83,513,046 acciones (según dicho término se define en este Prospecto) y en los Estados Unidos y otros mercados internacionales un total de 83,513,040 acciones representadas por *American Depositary Shares* ("ADSs") (la "Oferta Internacional" y, en conjunto con la Oferta Nacional, la "Oferta Global"). Cada ADS ampara 8 acciones Serie B. Las acciones Serie B objeto de la Oferta Nacional se liquidarán en México y las acciones Serie B (representadas por ADSs) objeto de la Oferta Internacional se liquidarán en el extranjero en los términos de los contratos celebrados entre GACN, el Accionista Vendedor y los Intermediarios Colocadores (según se define dicho término más adelante).

El monto de la Oferta Global sin considerar las acciones materia de Sobreasignación es de \$4,150,598,237.10 y considerando el ejercicio de la Opción de Sobreasignación, será de \$4,773,188,000.00. Los recursos netos provenientes de la Oferta Global serán entregados al Accionista Vendedor para beneficio del Gobierno Federal. GACN no recibirá porción alguna de los recursos derivados de la colocación de las acciones a través de la Oferta Global.

En virtud de que la Oferta Global constituye una oferta secundaria, el número de acciones representativas del capital en circulación de GACN no se modificará como consecuencia de la Oferta Global. Inmediatamente antes y después de la Oferta Global el capital suscrito y pagado de GACN estará representado por un total de 400'000,000 de acciones, de las cuales 341,200,000 corresponden a la Serie B y 58,800,000 corresponden a la Serie BB.

Las 83,513,046 acciones Serie B objeto de la Oferta Nacional y las 83,513,040 acciones Serie B (representadas por ADSs) objeto de la Oferta Internacional (sin incluir las Opciones de Sobreasignación, según se define dicho término más adelante) representan respectivamente el 20.88% y el 20.88% de las acciones representativas del capital en circulación de GACN, o un total del 41.76% de dicho capital. En el supuesto de que los Intermediarios Colocadores (según se define dicho término más adelante) ejerzan en su totalidad las Opciones de Sobreasignación, se habrán colocado 96,040,008 acciones Serie B a través de la Oferta Nacional y 96,039,992 acciones Serie B (representadas por ADSs) a través de la Oferta Internacional, las cuales representarán respectivamente el 24.01% y el 24.01% de las acciones representativas del capital en circulación de GACN, o un total del 48.02% de dicho capital.

El Accionista Vendedor ha otorgado al Intermediario Colocador Líder en México y al Intermediario Internacional (en conjunto, los "Intermediarios Colocadores") ciertas opciones para adquirir hasta 12,526,962 acciones Serie B adicionales (la "Opción de Sobreasignación Nacional") y hasta 12,526,952 acciones Serie B (representadas por ADSs) adicionales (la "Opción de Sobreasignación Internacional") y, en conjunto con la Opción de Sobreasignación Nacional, las "Opciones de Sobreasignación", respectivamente, para cubrir las sobreasignaciones, si las hubiere. Las Opciones de Sobreasignación estarán vigentes durante un plazo de treinta (30) días contados a partir de la Fecha de Oferta. Los Intermediarios Colocadores podrán ejercer las Opciones de Sobreasignación una sola vez, a un precio igual al Precio de Colocación. Los Intermediarios Colocadores podrán pero no estarán obligados a realizar operaciones de estabilización. Véase la sección "Plan de Distribución" de este Prospecto.

Las acciones Serie B podrán ser adquiridas por personas físicas y morales mexicanas y extranjeras, incluyendo instituciones de crédito, casas de bolsa, instituciones y sociedades mutualistas de seguros, instituciones de fianzas, organizaciones auxiliares de crédito, sociedades de inversión, sociedades de inversión especializadas en fondos para el retiro, y fondos de pensiones, jubilaciones y primas de antigüedad. La Ley de Aeropuertos y la Ley de Vías Generales de Comunicación imponen ciertas restricciones de propiedad a los permisionarios y concesionarios de servicios de transporte aéreo y a los gobiernos extranjeros. Véase la sección "Descripción del Capital Social" de este Prospecto.

GACN ha solicitado y obtenido la inscripción de las acciones Serie B en el Registro Nacional de Valores ("RNV") de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores ("CNBV") y en la Sección Especial vigente del RNV. La inscripción en el RNV tiene efectos declaratorios y no implica certificación sobre la bondad de las acciones o la solvencia de la emisora o sobre la exactitud o veracidad de la información contenida en este Prospecto, ni convalida los actos que, en su caso hubiesen sido realizados en contravención con las leyes. GACN ha solicitado y obtenido el listado de las acciones Serie B para su cotización en la Bolsa Mexicana de Valores, S.A. de C.V. ("BMV") bajo la clave de pizarra "OMA", y ha solicitado y obtenido la inscripción de los ADSs para su cotización en la Comisión de Valores de Estados Unidos de América (Securities and Exchange Commission) y en el Sistema Electrónico de Cotización de la Asociación Nacional de Intermediarios de Valores (National Association of Securities Dealers Automated Quotation System o "NASDAQ") bajo la clave de pizarra "OMAB". Las acciones Serie B objeto de la Oferta Global comenzarán a cotizarse en la BMV el 29 de noviembre de 2006, y a partir de este día podrán ser objeto de intermediación. Los títulos que amparan las acciones están depositados en S.D. Indeval, S.A. de C.V., Institución para el Depósito de Valores ("Indeval").

La Oferta Global está sujeta a diversas condiciones suspensivas y resolutorias previstas en los contratos de colocación celebrados entre GACN, el Accionista Vendedor y los Intermediarios Colocadores. El cierre de la Oferta Nacional está condicionado al cierre de la Oferta Internacional, y el cierre de la Oferta Internacional está condicionado al cierre de la Oferta Nacional. En el supuesto de que se cumpla o deje de cumplirse cualquiera de dichas condiciones, según sea el caso, la Oferta Global podría quedar sin efecto. Ver la sección "Plan de Distribución" de este Prospecto.

Este Prospecto se encuentra disponible a través del Intermediario Colocador Líder en México y en las páginas electrónicas de la BMV, la CNBV y GACN en la red mundial (Internet), en las siguientes direcciones: "www.bmv.com.mx", "www.cnbv.gob.mx" y "www.oma.bz".

El régimen fiscal aplicable a la enajenación de las acciones Serie B de GACN por personas físicas y morales residentes en México y/o el extranjero a través de la BMV está previsto, entre otros, en los artículos 24, 60, 109, 154 y 190 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta ("LISR"), así como en la Resolución Miscelánea Fiscal Vigente.

**Intermediario Colocador Líder en México**

**Asesor Financiero del Gobierno Federal**



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



**Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito,  
Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria**

**Colideres**



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



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



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



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



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



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



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



**GBM Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V.,  
Casa de Bolsa**



**Actinver Casa de Bolsa, S.A. de C.V.**

**Sindicato Colocador**

**Casa de Bolsa Arka, S.A. de C.V.,  
Arka Grupo Financiero**

**Finamex Casa de Bolsa, S.A. de C.V.,  
Grupo Financiero Finamex**

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

**HSBC Casa de Bolsa, S.A. de C.V.,  
Grupo Financiero HSBC**

**Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V.,  
Monex Grupo Financiero**

**Merrill Lynch México, S.A. de C.V.,  
Casa de Bolsa**

**ING (México), S.A. de C.V.,  
Casa de Bolsa, ING Grupo Financiero**

**MultiValores Casa de Bolsa, S.A. de C.V.,  
MultiValores Grupo Financiero**

**Invex Casa de Bolsa, S.A. de C.V.,  
Invex Grupo Financiero**

**Value, S.A. de C.V., Casa de Bolsa,  
Value Grupo Financiero**

**Valores Mexicanos Casa de Bolsa, S.A. de C.V.**

**La totalidad de las acciones Serie B se encuentran inscritas en el RNV bajo el número de inscripción 3056-1.00-2006-001**

**PROSPECTO DEFINITIVO.** Los valores mencionados en el Prospecto Definitivo han sido registrados en el Registro Nacional de Valores que lleva la CNBV, los cuales no podrán ser ofrecidos ni vendidos fuera de los Estados Unidos Mexicanos, a menos que sea permitido por las Leyes de otros países.

**DEFINITIVE PROSPECTUS.** These securities have been registered with the securities section of the National Registry of Securities (RNV) maintained by the CNBV. They cannot be offered or sold outside the United Mexican States unless it is permitted by the laws of other countries

## ÍNDICE

	Pág.
Información Incluida en el Prospecto.....	ii
Glosario de Términos y Definiciones .....	v
Presentación de la Información Financiera.....	x
Información Sobre la Industria y Otros Datos.....	x
Resumen .....	1
La Compañía.....	1
La Oferta Simultánea .....	9
Resumen de la Información Financiera Consolidada .....	18
Factores de Riesgo .....	21
Estrategia de Negocios .....	41
Destino de los Recursos .....	44
Capitalización .....	45
Dilución.....	46
Información Sobre el Mercado de Valores.....	47
Política de Dividendos.....	53
Información Financiera Consolidada Seleccionada.....	55
Comentarios y Análisis de la Administración Sobre la Situación Financiera y los Resultados de Operación .....	58
La Compañía.....	88
Régimen Legal .....	125
Administración.....	140
Operaciones con Personas Relacionadas.....	150
Accionistas Principales y Accionista Vendedor .....	152
Descripción del Capital Social .....	158
Plan de Distribución .....	170
Gastos Relacionados con la Oferta Global.....	175
Documentos de Carácter Público .....	176
Personas con Participación Relevante en la Oferta Global.....	177
Personas Responsables .....	178
Estados financieros Consolidados de GACN y subsidiarias al 31 de diciembre de 2003, 2004 y 2005....	Anexo 1
Estados Financieros con Revisión Limitada al 30 de junio de 2005 y 2006.....	Anexo 2
Opinión Legal suscrita por los abogados externos de la Compañía .....	Anexo 3
Informes del Comisario .....	Anexo 4
Titulo de Acciones Serie B.....	Anexo 5

**Los anexos de este Prospecto forman parte integral del mismo.**

**Ningún intermediario, apoderado para celebrar operaciones con el público, o cualquier otra persona, ha sido autorizada para proporcionar información o hacer cualquier declaración que no esté contenida en este documento. Como consecuencia de lo anterior, cualquier información o declaración que no esté contenida en este documento deberá entenderse como no autorizada por Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V., el Accionista Vendedor o el Intermediario Colocador Líder en México.**

## INFORMACIÓN INCLUIDA EN EL PROSPECTO

El orden de la información incluida en este prospecto tiene por objeto cumplir con los requisitos de divulgación de información previstos en la legislación aplicable y procurar la mayor similitud posible con los prospectos utilizados en el extranjero para efecto de la Oferta Internacional.

La siguiente tabla muestra las secciones de este prospecto que contienen la información exigida por la legislación aplicable:

Información Requerida	Sección del Prospecto	Pág.
1. Información general		
(a) Glosario de términos y definiciones	Glosario de Términos y Definiciones	V
(b) Resumen ejecutivo	Resumen	1
(c) Factores de riesgo	Factores de Riesgo	21
(d) Otros valores	N/a	
(e) Documentos de carácter público	Documentos de Carácter Público	176
2. La Oferta		
(a) Características de los valores	Resumen—La Oferta Global.	1, 9
(b) Destino de los recursos	Resumen—La Oferta Global, y Destino de los Fondos	1, 9, 44
(c) Plan de distribución	Plan de Distribución	170
(d) Gastos relacionados con la oferta	Gastos Relacionados con la Oferta Global	175
(e) Estructura de capital después de la oferta	Resumen—La Oferta Global, Accionistas Principales y Accionista Vendedor, y Descripción del Capital Social	1, 9, 152, 158
(f) Nombres de personas con participación relevante en la oferta	Personas con Participación Relevante en la Oferta Global	177
(g) Dilución	Dilución	46
(h) Accionistas vendedores	Accionistas Principales y Accionista Vendedor	152
(i) Información del mercado de valores	Información Sobre el Mercado de Valores	47
3. La Compañía		
(a) Historia y desarrollo de la emisora	Resumen—La Compañía—Introducción	1, 88
(b) Descripción del negocio		
(i) Actividad principal	La Compañía	1, 88
(ii) Canales de distribución	La Compañía—Aeropuertos de la Compañía	1, 88, 98
(iii) Patentes, licencias, marcas y otros contratos	Operaciones con Personas Relacionadas	150
(iv) Principales clientes	La Compañía—Principales Clientes	1, 88, 114
(v) Legislación aplicable y situación tributaria	Comentarios y Análisis de la Administración Sobre la Situación Financiera y los Resultados de Operación—Régimen Fiscal, La Compañía, y Régimen Legal	58, 65, 88, 125
(vi) Recursos humanos	La Compañía—Empleados	1, 88, 118

<b>Información Requerida</b>	<b>Sección del Prospecto</b>	<b>Pág.</b>
(vii) Desempeño ambiental	La Compañía—Cuestiones Ambientales	1, 88, 121
(viii) Información del mercado	N/A	
(ix) Estructura corporativa	La Compañía—Subsidiarias	1, 88, 123
(x) Descripción de los principales activos	La Compañía—Aeropuertos de la Compañía	1, 88, 98
(xi) Procesos judiciales, administrativos o arbitrales	La Compañía—Procedimientos Legales	1, 88, 119
(x) Acciones representativas del capital social	Resumen—La Oferta Global, y Descripción del Capital Social	1, 9, 158
(xi) Dividendos	Resumen—La Oferta Global, y Política de Dividendos	1, 9, 53
<b>4. Información financiera</b>		
(a) Información financiera seleccionada	Resumen—Resumen de la Información Financiera Consolidada, e Información Financiera Consolidada Seleccionada	1, 18, 55
(b) Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación	Comentarios y Análisis de la Administración Sobre la Situación Financiera y los Resultados de Administración—Resultados de Operación por Aeropuerto	58, 67
(c) Informe de créditos relevantes	Comentarios y Análisis de la Administración Sobre la Situación Financiera y los Resultados de Administración—Liquidez y Fuentes de Financiamiento	58, 79
(d) Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la Compañía		
(i) Resultados de la operación	Comentarios y Análisis de la Administración Sobre la Situación Financiera y los Resultados de Administración	58
(ii) Situación financiera, liquidez y recursos de capital	Comentarios y Análisis de la Administración Sobre la Situación Financiera y los Resultados de Administración—Liquidez y Fuentes de Financiamiento	58, 79
(iii) Control interno	Comentarios y Análisis de la Administración Sobre la Situación Financiera y los Resultados de Administración—Principales Políticas Contables	58, 84
(iv) Estimaciones contables críticas	Comentarios y Análisis de la Administración Sobre la Situación Financiera y los Resultados de Administración—Principales Políticas Contables, y —Nuevos Pronunciamientos Contables	58, 84, 86

<b>Información Requerida</b>	<b>Sección del Prospecto</b>	<b>Pág.</b>
5. Administración		
(a) Auditores externos	Administración	140
(b) Operaciones con personas relacionadas y conflicto de intereses	Operaciones con Personas Relacionadas	150
(c) Administradores y accionistas	Administración—Consejeros, y Accionistas Principales y Accionistas Vendedores	140, 152
(d) Estatutos sociales y otros convenios	Descripción del Capital Social	158
6. Personas responsables	Personas Responsables	178
7. Anexos		A-1
Estados financieros Consolidados de GACN y subsidiarias al 31 de diciembre de 2003, 2004 y 2005	Anexo 1	A-1
Estados Financieros con Revisión Limitada al 30 de junio de 2005 y 2006	Anexo 2	B-1
Opinión Legal suscrita por los abogados externos de la Compañía	Anexo 3	C-1
Informes del Comisario	Anexo 4	D-1
Título de Acciones Serie B	Anexo 5	E-1

## GLOSARIO DE TÉRMINOS Y DEFINICIONES

“Acciones Serie B”	Las acciones ordinarias, nominativas, serie B, sin expresión de valor nominal, representativas de la parte fija sin derecho de retiro del capital social de GACN, incluyendo las acciones objeto de la Oferta Global.
“Accionista Vendedor”	NAFIN, en su carácter de fiduciaria del fideicomiso No. 5111-3, de fecha 12 de junio de 2000.
“ADS”	<i>American Depositary Shares</i> . Cada ADS ampara 8 acciones Serie B.
“Aerocalifornia”	Líneas Aéreas Aerocalifornia, S.A. de C.V.
“Aeroinvest”	Aeroinvest, S.A. de C.V.
“Aéroports de Paris”	Aéroports de Paris Management, S.A.
“ASA”	Aeropuertos y Servicios Auxiliares.
“BANCOMEXT”	Banco Nacional de Comercio Exterior.
“BANXICO”	Banco de México.
“BMV”	Bolsa Mexicana de Valores, S.A. de C.V.
“CANAERO”	Cámara Nacional de Aerotransportes.
“Cetes”	Certificados de la Tesorería de la Federación.
“CIE”	Corporación Interamericana de Entretenimiento, S.A. de C.V.
“CINIF”	Consejo Mexicano para la Investigación y Desarrollo de Normas de Información Financiera, A.C.
“Circular Unica”	Disposiciones de Carácter General Aplicable a la Emisora de Valores y a otros Participantes del Mercado de Valores expedidas por la CNBV y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 19 de marzo de 2003.
“Compañía”	GACN, en conjunto con sus subsidiarias.
“Consortio Aeroméxico”	Consortio Aeroméxico, S.A. de C.V. (anteriormente denominada Cintra).

“Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología”	Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología celebrado el día 14 de junio de 2000 entre la Compañía, SETA, Constructoras ICA, S.A. de C.V., Aéroports de Paris y Vinci, S.A.
“Contrato de Opción”	Contrato de Opción celebrado el día 14 de junio de 2000 entre GACN y SETA.
“Créditos Aeroinvest”	Tendrá el significado que se le asigna en la página 34 de este prospecto.
“Contrato de Participación”	Contrato de Participación celebrado el día 14 de junio de 2000 entre el Gobierno, la Compañía, SETA, Constructoras ICA, S.A. de C.V., Aéroports de Paris y Vinci, S.A.
“CNBV”	Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
“CONAPO”	Consejo Nacional de Población.
“DGAC”	Dirección General de Aeronáutica Civil.
“Dólares” o “Dls”.	Moneda de curso legal en los Estados Unidos.
“Empresas ICA”	Empresas ICA, S.A. de C.V.
“Estados Unidos”	Estados Unidos de América.
“Euros” o “€”	Moneda de curso legal en la Unión Europea.
“Flujo de tráfico aéreo”	Todas las aeronaves de cualquier tipo que llegan y salen de un determinado aeropuerto.
“GACN”	Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V.
“Gobierno”	El gobierno federal de México (a menos que se indique lo contrario).
“IMCP”	Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C.
“Indeval”	S.D. Indeval, S.A. de C.V., Institución para el Depósito de Valores.
“INEGI”	Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.
“INM”	Instituto Nacional de Migración.
“INPC”	Índice Nacional de Precios al Consumidor.

“INPP”	Índice Nacional de Precios al Productor (excluyendo el petróleo).
“Intermediario Colocador Líder en México”	Acciones y Valores Banamex, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Integrante del Grupo Financiero Banamex o Accival.
“Intermediarios Colocadores”	El Intermediario Colocador Líder en México, en conjunto con el Intermediario Internacional.
“Intermediario Internacional”	Citigroup Global Markets, Inc.
“IPAB”	Instituto para la Protección del Ahorro Bancario.
“Ley Ambiental”	Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.
“Ley de Residuos”	Ley General para la Prevención y Gestión Integral de Residuos.
“LGSM”	Ley General de Sociedades Mercantiles.
“LMV”	Ley del Mercado de Valores.
“LISR”	Ley del Impuesto Sobre la Renta.
“NASDAQ”	Sistema Electrónico de Cotización de la Asociación Nacional de Intermediarios de Valores ( <i>National Association of Securities Dealers Automated Quotation System</i> )
“NAFIN”	Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo, División Fiduciaria.
“NIF” o “NIFs”	Las Normas de Información Financiera emitidas por el CINIF.
“NOMs”	Las Normas Oficiales Mexicanas expedidas al amparo de la Ley General de Metrología y Normalización.
“Oferta Global”	La Oferta Nacional, en conjunto con la Oferta Internacional.
“Oferta Internacional”	La oferta de 96,039,992 acciones Serie B representadas por ADSs en los Estados Unidos y otros países en forma simultánea a la Oferta Nacional (Incluyendo la Opción de Sobreasignación Internacional).

“Oferta Nacional”	La oferta de 96,040,008 acciones Serie B a través de la BMV en forma simultánea a la Oferta Internacional (Incluyendo la Opción de Sobreasignación Nacional).
“OACI”	Organización de Aviación Civil Internacional.
“OMT”	Organización Mundial de Turismo.
“Opción de Sobreasignación Internacional”	La opción otorgada por el Accionista Vendedor al Intermediario Internacional para adquirir hasta 12,526,952 acciones Serie B (representadas por ADSs) adicionales para cubrir sobreasignaciones, si las hubiere.
“Opción de Sobreasignación Nacional”	La opción otorgada por el Accionista Vendedor al Intermediario Colocador Líder en México para adquirir hasta 12,526,962 acciones Serie B adicionales para cubrir sobreasignaciones, si las hubiere.
“Opciones de Sobreasignación”	La Opción de Sobreasignación Nacional, en conjunto con la Opción de Sobreasignación Internacional.
“Pasajeros comerciales”	Los pasajeros terminales más los pasajeros en tránsito, menos los pasajeros de aviación general tales como los que utilizan aeronaves privadas de carácter no comercial.
“Pasajeros en conexión”	Aquellos pasajeros que llegan en una aeronave y salen en una distinta.
“Pasajeros en tránsito”	Aquellos pasajeros que por lo general no tienen que cambiar de aeronave durante un viaje con varias escalas y por lo general no desembarcan de su aeronave para entrar al edificio terminal.
“Pasajeros terminales”	Todos los pasajeros que llegan y salen en vuelos comerciales y otras aeronaves, excluyendo los pasajeros en tránsito.
“Pasajeros totales”	El total de pasajeros en vuelos comerciales o de aviación general (incluyendo pasajeros terminales, pasajeros de tránsito, pasajeros comerciales y pasajeros de conexión).
“Pesos”, “\$” y “M.N.”	Moneda de curso legal en México.
“PCGAM”	Los principios de contabilidad generalmente aceptados en México, en conjunto con las NIFs.
“PIB”	El producto interno bruto de México.

“PROFEPA”	Procuraduría Federal de Protección al Ambiente.
“RNV”	Registro Nacional de Valores.
“SCT”	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
“SEAT”	Servicios de Apoyo en Tierra.
“SEC”	Comisión Nacional de Valores de los Estados Unidos de América (Securities and Exchange Commission).
“SECTUR”	Secretaría de Turismo.
“SEMARNAT”	Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
“SENEAM”	Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.
“Servicios aeronáuticos”	Los servicios prestados por la Compañía que se encuentran sujetos al sistema de regulación de tarifas.
“Servicios no aeronáuticos”	Los servicios prestados por la Compañía que no se encuentran sujetos al sistema de regulación de tarifas.
“Servicios regulados”	Los servicios aeroportuarios que se encuentran sujetos al sistema de regulación de tarifas establecido por la SCT.
“SETA”	Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S.A. de C.V. (anteriormente denominada Operadora Mexicana de Aeropuertos, S.A. de C.V.)
“Tarifa máxima”	La cantidad máxima de ingresos por unidad de tráfico que cada aeropuerto puede generar anualmente por la prestación de servicios sujetos a control de precios.
“TUA”	Tarifa de uso de aeropuerto, que es la tarifa facturada por la Compañía a las aerolíneas por cada pasajero que sale de sus aeropuertos (con excepción de los diplomáticos, infantes, pasajeros en conexión y pasajeros en tránsito).
“Unidad de tráfico”	Unidad utilizada para medir los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga de un determinado aeropuerto. Una unidad de tráfico equivale a un pasajero terminal o a 100 kilos de carga (excluyendo el correo y el equipaje documentado por los pasajeros).

## **PRESENTACIÓN DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA**

Los estados financieros auditados de la Compañía están preparados de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados en México y las Normas de Información Financiera (en conjunto, los "PCGAM"). Los PCGAM exigen el reconocimiento de algunos efectos de la inflación mediante la actualización de los activos y pasivos no monetarios y los componentes del capital contable con base en el Índice Nacional de Precios al Consumidor ("INPC"), y el reconocimiento de las ganancias o pérdidas en el poder adquisitivo como resultado de la tenencia de pasivos o activos monetarios. Los PCGAM también exigen que todos los estados financieros se actualicen a pesos constantes de la fecha del balance general más reciente que se presente. Por tanto, los estados financieros anuales auditados, los estados financieros por períodos intermedios y, a menos que se indique lo contrario, la demás información financiera de la Compañía que se incluyen en este prospecto, están expresados en pesos constantes de poder adquisitivo al 30 de junio de 2006.

En este prospecto, los términos "pesos", "\$" y "M.N." se refieren a la moneda nacional, y los términos "Dólares" o "Dls." se refieren a la moneda de los Estados Unidos de América.

## **INFORMACIÓN SOBRE LA INDUSTRIA Y OTROS DATOS**

Este prospecto contiene cierta información estadística y de otro tipo sobre los aeropuertos mexicanos e internacionales. Dicha información proviene de publicaciones oficiales emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil ("DGAC") y Aeropuertos y Servicios Auxiliares ("ASA").

Este prospecto también contiene cierta información demográfica y en cuanto al turismo que proviene de fuentes publicadas por la Organización Mundial de Turismo ("OMT"), la Secretaría de Turismo ("SECTUR"), el Banco de México ("BANXICO"), el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática ("INEGI"), el Instituto Nacional de Migración ("INM"), la DGAC y la Asociación Mexicana de Desarrolladores Turísticos, A.C. Toda la información en cuanto a la población nacional incluida en este prospecto se basa en la información sobre la población estimada para 2005 publicada por el INEGI o el Consejo Nacional de Población ("CONAPO"). Toda la información identificada como proveniente de estas fuentes que se incluye en este prospecto está considerada como documentos públicos de carácter oficial.

A menos que se indique lo contrario, toda la información incluida en este prospecto en cuanto al porcentaje de pasajeros internacionales de un determinado aeropuerto se basa en el número de pasajeros provenientes directamente del extranjero y con destino (ya sea mediante vuelos directos o con conexión en otros aeropuertos mexicanos) al extranjero de dicho aeropuerto, comparado con los pasajeros totales atendidos por dicho aeropuerto. Toda la información incluida en este prospecto en cuanto al porcentaje de pasajeros nacionales de un determinado aeropuerto se basa en el número de pasajeros con origen o destino en México, comparado con los pasajeros totales atendidos por dicho aeropuerto. Por tanto, dicha información refleja el punto de origen o destino de los pasajeros y no su lugar de residencia.

El término "pasajeros terminales" significa todos los pasajeros de aviación que llegan y salen en vuelos comerciales y generales, excluyendo los pasajeros en tránsito. El término "pasajeros en tránsito" significa aquellos pasajeros que no tienen que cambiar de aeronave durante un viaje con varias escalas y por lo general no desembarcan de su aeronave para entrar al edificio terminal. El término "pasajeros totales" significa el total de pasajeros en vuelos comerciales o de aviación general (incluyendo pasajeros terminales, pasajeros en tránsito y pasajeros comerciales). El término "pasajeros de aviación" significa los pasajeros terminales más los pasajeros en tránsito, menos los pasajeros de aviación general tales como los que utilizan aeronaves privadas de carácter no comercial. No obstante que la información del sistema general del país se basa en los pasajeros comerciales, pero la Compañía generalmente mide sus operaciones con base en los pasajeros terminales.

El término “flujo de tráfico aéreo” significa todas las aeronaves de cualquier tipo que llegan y salen de un determinado aeropuerto.

Este prospecto contiene referencias a “unidades de tráfico”, que son las unidades utilizadas para medir los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga de un determinado aeropuerto. Actualmente una unidad de tráfico equivale a un pasajero terminal o a 100 kilos de carga. Para estos efectos el término carga no incluye el correo y el equipaje documentado por los pasajeros.

El término “tarifa máxima”, tal y como se utiliza en este prospecto, significa la cantidad máxima de ingresos por unidad de tráfico que cada aeropuerto puede generar anualmente por la prestación de servicios regulados, esto es sujetos a control de precios de acuerdo con los términos de nuestras concesiones y la legislación Mexicana aplicable. Las tarifas máximas de cada aeropuerto pueden ajustarse periódicamente de acuerdo con los cambios en el Índice Nacional de Precios al Productor (“INPP”) (excluyendo el petróleo). Para una explicación detallada de la importancia de las tarifas máximas en las operaciones de la Compañía, véase la sección “Régimen Legal—Ingresos”.

A menos que se indique lo contrario, la información incluida en este prospecto asume que el Intermediario Colocador Líder en México no ejercerá la Opción de Sobreasignación Nacional para adquirir del Accionista Vendedor hasta 12,526,962 acciones Serie B adicionales, y que el Intermediario Internacional no ejercerá la Opción de Sobreasignación Internacional para adquirir del Accionista Vendedor hasta 12,526,952 acciones Serie B (representadas por ADSs) adicionales. Para mayor información en cuanto a las opciones para adquirir acciones Serie B adicionales, véanse las secciones “Plan de Distribución” y “Accionistas Principales y Accionista Vendedor”.

La asamblea general ordinaria y extraordinaria de accionistas que se celebró el 2 de octubre de 2006, aprobó entre otros asuntos, (i) una consolidación de acciones en virtud de la cual se emitió una nueva acción a cambio de cada 14.69482276 de las acciones representativas del capital social de GACN que se encontraban en circulación (en este prospecto el término “Split Inverso”, se refiere a dicha consolidación de acciones), (ii) la inscripción de las acciones Serie B en el Registro Nacional de Valores y en el listado de valores autorizados para cotizar en la BMV, así como la inscripción de las acciones Serie B en la SEC y su listado en NASDAQ, con el objeto de llevar a cabo una oferta pública secundaria en México, en Estados Unidos de América y otros lugares del extranjero, (iii) la reforma integra de los estatutos sociales, y (iv) la ratificación y, en su caso, designación de miembros del Consejo de Administración de los Comités de Auditoría, de Prácticas Secretaría y de Nominaciones de GACN. A menos que se indique lo contrario, toda la información en cuanto al número de acciones y a las cifras por acción que se incluye en este prospecto está ajustada para reflejar dicha consolidación de acciones durante todos los ejercicios analizados.

## RESUMEN

*Este resumen contiene cierta información seleccionada del prospecto y posiblemente no incluye toda la información de importancia para los inversionistas. Este prospecto incluye los términos específicos de las acciones Serie B ofrecidas por el Accionista Vendedor, así como información sobre las actividades de la Compañía e información financiera detallada de la misma. Los inversionistas deben leer cuidadosamente todo el prospecto, incluyendo los factores de riesgo y los estados financieros.*

*Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. ("GACN") es una sociedad controladora que realiza prácticamente todas sus operaciones a través de sus subsidiarias. A menos que se indique lo contrario, los términos "la Compañía" y "de la Compañía", tal y como se utilizan en este prospecto, significan respectivamente GACN en conjunto con sus subsidiarias, y los bienes y activos de los que la Compañía es propietaria u operadora.*

## LA COMPAÑÍA

### Introducción

GACN se constituyó en 1998 como parte del programa implementado por el Gobierno para abrir el sistema aeroportuario a la inversión privada. La Compañía cuenta con concesiones para administrar, operar y explotar 13 aeropuertos en México, muchos de los cuales están ubicados en la región centro-norte del país. Cada una de las concesiones de la Compañía tiene una vigencia de 50 años contados a partir del 1 de noviembre de 1998. Bajo ciertas circunstancias, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ("SCT") puede prorrogar la vigencia de las concesiones de la Compañía por un plazo de hasta 50 años adicionales. En su carácter de operadora de los 13 aeropuertos amparados por sus concesiones, la Compañía cobra a las aerolíneas, los pasajeros y otros usuarios ciertos derechos por el uso de sus instalaciones aeroportuarias. La Compañía también percibe ingresos por concepto de rentas y otras actividades comerciales realizadas en sus aeropuertos, tales como el arrendamiento de locales a restaurantes y tiendas.

### Actividades

La Compañía opera 13 aeropuertos que atienden a una de las principales áreas metropolitanas (Monterrey), a destinos turísticos (Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo), centros regionales (Chihuahua, Culiacán, Durango, San Luis Potosí, Tampico, Torreón y Zacatecas) y ciudades fronterizas (Ciudad Juárez y Reynosa). Los aeropuertos de la Compañía están ubicados en 9 de los 31 estados de la República Mexicana, mismos que de acuerdo con el INEGI y el CONAPO abarcan una extensión territorial de aproximadamente 926,421 kilómetros cuadrados con una población de aproximadamente 24 millones de habitantes de acuerdo al INEGI y al Consejo Nacional de Población. Todos los aeropuertos de la Compañía están reconocidos como aeropuertos internacionales de conformidad con la ley, lo cual significa que están equipados para recibir vuelos internacionales y mantener servicios de aduana y migración administrados por el Gobierno, y para prestar servicios de recarga de combustible.

Según las estadísticas publicadas por la DGAC, en 2005 el volumen de tráfico de pasajeros comerciales de la Compañía representó aproximadamente el 15.3% del volumen de tráfico total generado por los vuelos comerciales con origen o destino en el país.

En 2005, la Compañía reportó ingresos por \$1,380 millones y una utilidad neta de \$355 millones. En los primeros seis meses de 2006, la Compañía reportó ingresos por \$772 millones y una utilidad neta de \$255 millones. En 2005, los aeropuertos de la Compañía atendieron a aproximadamente 10.6 millones de pasajeros terminales. Durante los primeros seis meses de 2006 los aeropuertos de la Compañía atendieron a aproximadamente 5.8 millones de pasajeros terminales.

Los aeropuertos de la Compañía cubren varias rutas internacionales importantes, incluyendo Monterrey-Houston, Monterrey-Dallas y Monterrey-Madrid, así como varios otros destinos internacionales importantes tales como Los Angeles, Chicago y Las Vegas. Además, los aeropuertos de la Compañía cubren los principales destinos turísticos, incluyendo Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo, mismos que son visitados por turistas mexicanos, estadounidenses y canadienses. Los aeropuertos de la Compañía también cubren algunas de las principales rutas nacionales, incluyendo Monterrey-México, que según la DGAC fue la ruta más activa del país en 2005, con un total de aproximadamente 1.9 millones de pasajeros. Algunas de las otras rutas nacionales que según la DGAC tienen mayor importancia y están cubiertas por los aeropuertos de la Compañía incluyen México-Ciudad Juárez, México-Acapulco y Culiacán-Tijuana.

Monterrey es la tercera ciudad más grande del país en términos de población, con 4.2 millones de habitantes en su área metropolitana. Monterrey es uno de los centros urbanos y comerciales mejor establecidos del país y es capital del estado de Nuevo León, el noveno estado más grande del país en términos de población. Monterrey es sede de muchas de las principales empresas mexicanas en una amplia variedad de industrias, y de varias universidades de reconocido prestigio. Los viajeros de negocios representan una parte substancial de los pasajeros del Aeropuerto Internacional de Monterrey. La Compañía considera que el crecimiento económico de Monterrey y el correspondiente crecimiento en el volumen de tráfico de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Monterrey están estrechamente ligados a la situación económica del país. El Aeropuerto Internacional de Monterrey es el aeropuerto líder de la Compañía en términos del volumen de tráfico de pasajeros, flujo de tráfico aéreo y generación de ingresos, y según las estadísticas publicadas por la DGAC en 2005 ocupó el cuarto lugar entre los diez principales aeropuertos de negocios en México en términos del volumen de tráfico de pasajeros. En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el Aeropuerto Internacional de Monterrey representó aproximadamente el 44.0% y el 43.2% del volumen de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

Tres de los aeropuertos de la Compañía, Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo, atienden destinos turísticos sumamente populares. Acapulco y Mazatlán son los más importantes de dichos destinos, ya que según el INM en 2005 Acapulco ocupó el séptimo lugar y Mazatlán el quinto entre los destinos turísticos internacionales más grandes del país en términos del número de visitantes. Adicionalmente, Acapulco es uno de los principales puertos de embarque y desembarque de cruceros en México. En 2005 y los primeros seis meses de 2006, los aeropuertos internacionales de Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo representaron en conjunto el 21.5% y el 24.7% del total de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente, y el 22.2% y el 25.1% del total de sus ingresos, respectivamente.

De acuerdo con la Organización Mundial de Turismo (“OMT”), en 2005 México se ubicó como el octavo destino turístico más grande del mundo en términos del número de turistas internacionales visitantes (24 millones). De acuerdo con la OMT, en 2005 México se ubicó en el primer lugar dentro de América Latina y el Caribe en términos del número de visitantes extranjeros e ingresos generados por el turismo.

Siete de los aeropuertos de la Compañía atienden a ciudades pequeñas y medianas que constituyen importantes centros regionales para la actividad económica, albergando industrias tan diversas como la minería (aeropuertos internacionales de Durango y Zacatecas), la maquila (aeropuertos internacionales de Chihuahua y Torreón), la producción de petróleo y productos químicos (Aeropuerto Internacional de Tampico), la agricultura y ganadería (Aeropuerto Internacional de Culiacán) y el transporte (Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí). En 2005 y los primeros seis meses de 2006, estos siete aeropuertos regionales representaron en conjunto el 27.3% y el 25.2% del total de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente, y el 28.0% y el 25.8% del total de sus ingresos, respectivamente.

Los dos aeropuertos restantes del grupo, que son los aeropuertos internacionales de Ciudad Juárez y Reynosa, atienden a ciudades ubicadas a lo largo de la frontera con los Estados Unidos. Tanto Ciudad Juárez como Reynosa constituyen populares puntos de entrada a los Estados Unidos. En 2005 y los primeros seis meses de 2006, los aeropuertos internacionales de Ciudad Juárez y Reynosa representaron en conjunto el 7.2% y el 6.9% del total de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente, y el 6.4% y el 6.0% del total de sus ingresos, respectivamente.

La siguiente tabla contiene un resumen de la información correspondiente a cada uno de los 13 aeropuertos de la Compañía durante el año que terminó el 31 de diciembre de 2005 y el período de seis meses que terminó el 30 de junio de 2006:

	Ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2005 (cifras dictaminadas)					Período de seis meses que terminó el 30 de junio de 2006 (cifras con revisión limitada)				
	Pasajeros terminales		Ingresos		Ingresos por pasajero terminal <sup>(1)</sup>	Pasajeros terminales		Ingresos		Ingresos por pasajero terminal <sup>(1)</sup>
	Número (millones)	%	(millones de pesos)	%	(pesos)	Número (millones)	%	(millones de pesos)	%	(pesos)
<b>Área metropolitana:</b>										
Aeropuerto Internacional de Monterrey	4.7	44.0%	598.2	43.4%	128.4	2.5	43.2%	332.3	43.1%	133.0
<b>Destinos turísticos:</b>										
Aeropuerto Internacional de Acapulco	0.9	8.3%	118.1	8.6%	134.2	0.6	9.8%	78.0	10.1%	138.2
Aeropuerto Internacional de Mazatlán	0.8	7.5%	113.0	8.2%	141.3	0.5	8.0%	65.0	8.4%	140.2
Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo	<u>0.6</u>	<u>5.7%</u>	<u>74.8</u>	<u>5.4%</u>	<u>122.9</u>	<u>0.4</u>	<u>6.9%</u>	<u>51.0</u>	<u>6.6%</u>	<u>128.6</u>
Total de destinos turísticos	<u>2.3</u>	<u>21.5%</u>	<u>305.9</u>	<u>22.2%</u>	<u>133.7</u>	<u>1.5</u>	<u>24.7%</u>	<u>194.0</u>	<u>25.1%</u>	<u>136.2</u>
<b>Destinos regionales:</b>										
Aeropuerto Internacional de Chihuahua	0.6	5.7%	80.7	5.8%	134.5	0.3	5.2%	42.0	5.4%	141.0
Aeropuerto Internacional de Culiacán	0.8	7.3%	95.6	6.9%	124.3	0.4	6.8%	49.9	6.5%	127.0
Aeropuerto Internacional de Durango	0.2	2.0%	27.9	2.0%	130.0	0.1	1.7%	12.5	1.6%	127.8
Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí	0.2	2.2%	39.5	2.9%	168.9	0.1	2.0%	19.2	2.5%	169.1
Aeropuerto Internacional de Tampico	0.4	3.8%	53.6	3.9%	133.2	0.2	3.8%	29.9	3.9%	131.8
Aeropuerto Internacional de Torreón	0.4	3.5%	51.1	3.7%	136.4	0.2	3.0%	23.4	3.0%	133.9
Aeropuerto Internacional de Zacatecas	<u>0.3</u>	<u>2.8%</u>	<u>38.8</u>	<u>2.8%</u>	<u>130.7</u>	<u>0.1</u>	<u>2.7%</u>	<u>22.1</u>	<u>2.9%</u>	<u>139.7</u>
Total de destinos regionales	<u>2.9</u>	<u>27.3%</u>	<u>387.2</u>	<u>28.0%</u>	<u>133.9</u>	<u>1.4</u>	<u>25.2%</u>	<u>199.0</u>	<u>25.8%</u>	<u>136.2</u>
<b>Destinos fronterizos:</b>										
Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez	0.6	5.8	71.4	5.2%	116.7	0.3	5.2%	37.9	4.9%	115.3
Aeropuerto Internacional de Reynosa	<u>0.1</u>	<u>1.4</u>	<u>16.9</u>	<u>1.2%</u>	<u>115.7</u>	<u>0.1</u>	<u>1.7%</u>	<u>8.3</u>	<u>1.1%</u>	<u>127.7</u>
Total de destinos fronterizos	<u>0.9</u>	<u>8.5</u>	<u>88.3</u>	<u>6.4%</u>	<u>116.5</u>	<u>0.4</u>	<u>6.9%</u>	<u>46.2</u>	<u>6.0%</u>	<u>117.4</u>
<b>Total:</b>	<u>10.6</u>	<u>100.0%</u>	<u>1,379.6</u>	<u>100.0%</u>	<u>130.2</u>	<u>5.8</u>	<u>100.0%</u>	<u>771.5</u>	<u>100.0%</u>	<u>133.5</u>

(1) Los ingresos por pasajero terminal se calculan dividiendo el total de los ingresos generados por un aeropuerto entre el número de pasajeros terminales de dicho aeropuerto.

La Compañía considera que en muchos países desarrollados los volúmenes anuales de tráfico de pasajeros comerciales pueden ser substancialmente mayores que la población. Por ejemplo, los Estados Unidos, que en 2005 tenían una población de aproximadamente 295 millones de habitantes, reportaron aproximadamente 746 millones de pasajeros comerciales durante ese año. Sin embargo, en México históricamente el transporte aéreo únicamente ha sido costeable para el segmento de mayores ingresos de la población, lo que ha dado como resultado un nivel comparativamente menor de viajes por avión. En 2005, el país tenía una población de aproximadamente 103 millones de habitantes, pero los aeropuertos nacionales reportaron aproximadamente 70 millones de pasajeros comerciales.

La Compañía considera que la reciente incursión de líneas aéreas de bajo costo en el mercado nacional de las aerolíneas comerciales tiene el potencial de incrementar en forma significativa el transporte aéreo en el país. Recientemente el Gobierno otorgó permisos para prestar servicios de transporte aéreo nacional a varios operadores de bajo costo, incluyendo Interjet, Avolar, Volaris y Click Mexicana, la subsidiaria de tarifas de descuento perteneciente al Grupo Mexicana. Estos permisionarios anunciaron recientemente un total de 16 nuevas rutas que utilizan los aeropuertos de la Compañía. La Compañía está sosteniendo discusiones con estos permisionarios y otros prestadores de servicios de transporte aéreo a fin de añadir otras rutas que utilicen sus aeropuertos. Adicionalmente, Viva Aerobus ha anunciado recientemente que tiene planeado establecer sus oficinas principales, su base de operaciones y sus instalaciones de mantenimiento en el Aeropuerto Internacional de Monterrey. Adicionalmente, la aerolínea de bajo costo Viva Aerobus también anunció que buscará iniciar la operación de nueve rutas en diciembre de 2006, así como estar operando 24 nuevas rutas con destinos en 12 de los aeropuertos de la Compañía, para abril de 2007. Trece de estas rutas tendrán como destino ciudades a las cuales anteriormente no salían vuelos del Aeropuerto Internacional de Monterrey.

A partir de julio de 2006, México y los Estados Unidos son parte de un acuerdo bilateral de aviación el cual incrementa de dos a tres el número de empresas tanto mexicanas como estadounidenses que pueden operar rutas entre dos ciudades determinadas, las cuales pueden incluir cualquier ciudad de los Estados Unidos y doce ciudades específicas de México, incluyendo Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo. El acuerdo también prevé un incremento adicional de dos a tres en el número de empresas tanto mexicanas como estadounidenses que podrán operar rutas entre ciudades de los Estados Unidos y dos ciudades específicas adicionales de México, incluyendo Monterrey. Está previsto que este segundo incremento entrará en vigor en octubre de 2007. La Compañía considera que sus operaciones se verán beneficiadas por el aumento en el número de vuelos con origen o destino a sus aeropuertos internacionales de Monterrey, Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo como resultado de la celebración del acuerdo bilateral de aviación.

Las oficinas principales de la Compañía están ubicadas en Carretera Miguel Alemán, Aeropuerto Internacional de Monterrey Zona de Carga, Apodaca, Nuevo León, C.P. 66600. El número de teléfono de dichas oficinas es el (81) 8625-4300.

#### **Inversión de Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S.A. de C.V.**

Como parte de la primera etapa de privatización de la Compañía, en el año 2000, el Gobierno vendió a Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S.A. de C.V. ("SETA") (anteriormente denominada Operadora Mexicana de Aeropuertos, S.A. de C.V.), a través de una licitación pública, una participación accionaria de 14.7% del capital social actual en GACN. De conformidad con dicha operación SETA pagó al Gobierno un total de \$864,055,578 pesos (en términos nominales, excluyendo intereses) a cambio de:

- la totalidad de las acciones Serie BB de GACN, que actualmente representan el 14.7% de su capital en circulación;
- una opción para adquirir del Gobierno ciertas acciones de la Serie B que actualmente representan el 35.28% del capital social de GACN (la cual se cedió posteriormente a Aeroinvest, S.A. de C.V. ("Aeroinvest"), uno de los principales accionistas de SETA, y fue ejercida por la misma en diciembre de 2005);
- una opción para suscribir nuevas acciones Serie B representativas de hasta el 3% del capital social de la Compañía (de las cuales el 1% venció el 14 de junio de 2005 sin haberse suscrito, y el 2% fue suscrito en agosto de 2006 y pagado en septiembre de 2006); y
- el derecho y la obligación de celebrar diversos contratos con la Compañía y el Gobierno, incluyendo un Contrato de Participación que establece los derechos y obligaciones de cada una de las partes involucradas en la privatización (incluyendo a SETA), un Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología con vigencia de 15 años que establece el derecho y la obligación de

SETA de proporcionar asistencia técnica a la Compañía a cambio del pago anual de ciertos honorarios anuales, y un Contrato entre Accionistas en los términos establecidos durante el proceso de licitación. Para una descripción detallada de estos contratos y la forma en la que los accionistas de la Compañía mantienen sus acciones, véanse las secciones “Accionistas Principales y Accionista Vendedor” y “Operaciones con Personas Relacionadas”.

Los accionistas actuales de SETA son:

- Aeroinvest, que es propietaria del 74.5% de las acciones representativas del capital social de SETA. Aeroinvest es una subsidiaria cien por ciento propiedad de Empresas ICA, S.A. de C.V. (“Empresas ICA”). Además, Aeroinvest es propietaria del 35.28% de las acciones Serie B de GACN como resultado del ejercicio de la opción otorgada por el Gobierno para suscribir dichas acciones. El precio total de suscripción pagado al Gobierno por dichas acciones en diciembre de 2005 fue de \$203.3 millones de Dólares (el cual fue determinado con base en un precio inicial de \$1.28 Dólares por acción más un prima anual del 5%, sujeta a disminuciones como consecuencia de pago de dividendos decretados y pagados por la Compañía). Aeroinvest transmitió sus acciones Serie B a un fideicomiso con GE Capital Bank como fiduciario constituido a favor de WestLB AG con el objeto de garantizar sus obligaciones bajo un contrato de crédito por \$125 millones de Dólares, cuyos recursos se utilizaron para financiar la adquisición de dichas acciones y ciertas otras deudas. El 25 de octubre este crédito fue cedido a Halkin Finance Plc, una sociedad afiliada de Merrill Lynch & Co. Adicionalmente en diciembre 2005, Aeroinvest celebró un convenio con NAFIN por virtud del cual Aeroinvest se ha obligado a que en o después de diciembre de 2010, una vez que se cumplan ciertas condiciones a las acordadas por las partes, (i) venderá las acciones Serie B representativas del 35.28% del capital social de GACN de las que es propietaria, o bien, (ii) depositará dichas acciones en un fideicomiso de voto. Las acciones que sean depositadas en este fideicomiso de voto, serán votadas en el mismo sentido en que sean votadas la mayoría de las acciones del capital social de la Compañía en cada asamblea de accionistas, con la excepción de que Aeroinvest podrá votar dichas acciones depositadas con relación a ciertos derechos asignados a los accionistas minoritarios, de acuerdo la legislación aplicable y la aprobación del pago de dividendos. Los términos de este convenio se describen con mayor detalle en la sección de “Accionistas Principales y Accionista Vendedor – Contratos Relacionados con Aeroinvest”. Empresas ICA, sociedad de la cual es subsidiaria Aeroinvest, es la empresa de ingeniería, construcción y procuración más grande de México. Las principales líneas de negocios de Empresas ICA consisten en la construcción e ingeniería, el desarrollo de vivienda e infraestructura, incluyendo la operación de aeropuertos (a través de SETA) (véase la sección “Operaciones con Personas Relacionadas”), y la operación de carreteras de cuota y servicios municipales. Empresas ICA se encuentra inscrita en la BMV y la Bolsa de Valores de Nueva York, y al 30 de junio de 2006 tenía una capitalización de mercado de \$1.2 billones de dolares. A través de Aeroinvest, Empresas ICA controla la mayoría del capital social de la Compañía.
- Aéroports de Paris Management, S.A. (“Aéroports de Paris”), que es propietaria del 25.5% de las acciones representativas del capital social de SETA. Aéroports de Paris es una subsidiaria al 100% de Aéroports de Paris, S.A., un grupo aeroportuario francés reconocido como líder en Europa. Durante más de 40 años Aéroports de Paris ha operado los aeropuertos franceses Charles de Gaulle y Orly, mismos que en 2005 atendieron a más de 78.7 millones de pasajeros. Aéroports de Paris se encuentra inscrita en el Mercado Euronext de Euronext Paris S.A., y al 30 de junio de 2006 tenía una capitalización de mercado de 4,800 millones de euros y tenía reportados ingresos por un total de aproximadamente \$1.9 billones de euros.

De conformidad con el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, SETA proporciona a la Compañía servicios administrativos y de consultoría, y le transmite tecnología y conocimientos especializados sobre la industria a cambio del pago de un honorario que en 2005 ascendió a aproximadamente \$37 millones. Para una descripción más detallada de este contrato, véase la sección “Operaciones con Personas Relacionadas”.

De conformidad con los estatutos sociales de GACN, SETA (en su carácter de titular de las acciones Serie BB) tiene derecho de proponer al Consejo de Administración de la Compañía el o los nombres de los candidatos a ser designados como Director General, designar y remover a la mitad de los directivos relevantes (incluyendo al Director de Finanzas, al Director de Operaciones y al Director Comercial) y designar a tres miembros del Consejo de Administración de la Compañía. Además, de conformidad con los estatutos sociales de GACN, SETA (en su carácter de titular de las acciones Serie BB) tiene derecho de vetar algunas decisiones que deben ser aprobadas por los accionistas (incluyendo el pago de dividendos, la reforma de los estatutos sociales de GACN y la modificación de su derecho de designar a ciertos directivos relevantes de esta última). Asimismo, ciertos asuntos que de conformidad con los estatutos sociales de GACN deben ser aprobados por su Consejo de Administración, requerirán el voto favorable de la mayoría de los consejeros designados por SETA. Véase la sección “Descripción del Capital Social—Facultades del Consejo de Administración—Facultades de los Consejeros Designados por los Accionistas de la Serie BB”. En el caso de que se diera por terminado el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología los derechos especiales de SETA quedarán sin efectos y las acciones Serie BB se convertirán en acciones Serie B. Si en cualquier momento antes del 14 de junio de 2015, SETA tuviese acciones Serie BB que representen menos del 7.65% del capital social de GACN, SETA perderá sus derechos de veto (aunque el resto de sus derechos no se verán afectados). Si en cualquier momento posterior al 14 de junio de 2015, SETA tuviese acciones Serie BB que representen menos del 7.65% del capital social de la GACN, dichas acciones se convertirán obligatoriamente en acciones Serie B y todos los derechos especiales de SETA quedarán sin efecto. En tanto SETA sea titular de cuando menos el 7.65% del capital social de GACN, ya sea antes o después del 15 de junio de 2015, todos sus derechos especiales continuarán vigentes. De conformidad con los estatutos sociales de GACN, el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología y el Contrato de Participación, SETA está obligada a conservar cuando menos el 51% de sus acciones Serie BB hasta el 14 de junio de 2007, y después de dicha fecha podrá enajenar anualmente hasta una octava parte de dicho 51%. Para una explicación de los derechos y obligaciones de SETA con respecto a la administración de la Compañía, véanse las secciones “Administración—Comités”, “Descripción del Capital Social” y “Accionistas Principales y Accionista Vendedor”.

Actualmente el 48.02% de las acciones representativas del capital social en circulación de GACN se encuentran afectas al fideicomiso No. 5111-3, de fecha 12 de junio de 2000, constituido por Nacional Financiera, S.N.C. (“NAFIN”). NAFIN actúa como fiduciario de este fideicomiso de conformidad con las instrucciones de la SCT. NAFIN, en su carácter de fiduciaria de este fideicomiso, es el Accionista Vendedor en la Oferta Global. Los recursos netos que se obtengan como resultado de la venta de las acciones mantenidas por el Accionista Vendedor se pagarán al Gobierno.

## **Principales Términos de las Concesiones de la Compañía**

### *Programas Maestros de Desarrollo*

La Compañía está obligada a presentar a la SCT para su aprobación, cada cinco años, un programa maestro de desarrollo para cada una de sus concesiones, el cual debe describir, entre otras cosas, su estrategia, sus pronósticos de tráfico y sus planes de ampliación, modernización y mantenimiento para los próximos 15 años. Cada uno de dichos programas maestros de desarrollo debe actualizarse cada cinco años y presentarse nuevamente a la SCT para su aprobación. Una vez aprobado, el programa maestro de desarrollo se vuelve obligatorio para los próximos cinco años y se considera parte integral de la concesión correspondiente. En términos generales, las obras significativas de construcción, remodelación o ampliación de un aeropuerto, únicamente pueden realizarse de conformidad con los programas maestros de desarrollo de los concesionarios, o con autorización previa de la SCT. En diciembre de 2005, la SCT aprobó los programas maestros de desarrollo de las subsidiarias concesionarias de la Compañía para el período 2006-2010. Estos programas estarán vigentes del 1 de enero de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2010.

## *Regulación de los Ingresos*

La mayor parte de los ingresos de la Compañía proviene de la prestación de servicios aeronáuticos, que en términos generales están relacionados con el uso de las instalaciones aeroportuarias por las aerolíneas y los pasajeros. Dichos ingresos consisten principalmente en las tarifas de uso de aeropuerto aplicables a cada pasajero que sale de sus aeropuertos (TUA) (con excepción de los diplomáticos, infantes, pasajeros en conexión y pasajeros en tránsito), tarifas de aterrizaje, tarifas de estacionamiento en plataforma, tarifas de uso de aerocares y pasillos telescópicos, y tarifas de revisión de pasajeros y su equipaje de mano.

Desde el 1 de enero de 2000 todos los ingresos derivados de la prestación de servicios aeronáuticos están sujetos a un sistema de regulación de tarifas establecido por la SCT. Este sistema establece una “tarifa máxima” para cada aeropuerto, para cada año comprendido en un período de cinco años. En 2005, aproximadamente el 80.6% del total de los ingresos de la Compañía se derivó de la prestación de servicios aeronáuticos que se encuentran sujetos al sistema de regulación de tarifas. La “tarifa máxima” es la cantidad máxima de ingresos por unidad de tráfico que cada aeropuerto puede generar anualmente por la prestación de servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas. De conformidad con este sistema, una unidad de tráfico equivale a un pasajero terminal o a 100 kilos de carga. La Compañía puede fijar cada seis meses (o con mayor frecuencia si la inflación acumulada desde el último ajuste de precios es superior al 5%) los precios de los servicios aeronáuticos prestados por cada uno de sus aeropuertos, con excepción de los servicios complementarios y el arrendamiento de espacio a las aerolíneas, siempre y cuando el conjunto de los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos prestados por un determinado aeropuerto no exceda de la tarifa máxima por unidad de tráfico anual establecida para dicho aeropuerto. En virtud de que el importe total de los ingresos derivados de la prestación de servicios aeronáuticos no está sujeto a otras restricciones, los aumentos en el volumen de tráfico de pasajeros y carga ocasionan un aumento en el número de unidades de tráfico utilizadas para calcular las tarifas máximas de la Compañía y, por tanto, le permiten obtener mayores ingresos generales durante cada período de cinco años para el que se han fijado tarifas máximas.

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

En diciembre de 2005 la SCT estableció las tarifas máximas aplicables a los aeropuertos de la Compañía durante el período 2006-2010. Para mayor información sobre las tarifas máximas aplicables a los aeropuertos de la Compañía, véanse las secciones “Régimen Legal—Principales Términos de las Concesiones de la Compañía—Regulación de los Ingresos” y “Factores de Riesgo—Riesgos Relacionados con las Actividades de la Compañía”.

Los ingresos derivados de los servicios no aeronáuticos, incluyendo los ingresos derivados de la mayoría de las actividades comerciales realizadas en los aeropuertos de la Compañía, no están sujetos al sistema de regulación de tarifas, al cual la Compañía se refiere como “sistema dual” y, por tanto no están sujetos a límites máximos.

### **Resumen de los resultados del tercer trimestre**

Los 13 aeropuertos de GACN prestaron sus servicios a 2.9 millones de pasajeros durante los tres meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2006, dando como resultado un aumento del 7.4% en comparación con los mismos meses del 2005. Del total de sus pasajeros en los tres meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2006, 2.4 millones fueron pasajeros de vuelos nacionales y 0.5 millones fueron pasajeros de vuelos internacionales. Durante los tres meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2006, el número de pasajeros en vuelos nacionales aumentó un 10.9% y el número de pasajeros en vuelos internacionales disminuyó 6.1% en comparación con los mismos meses del 2005, dicha disminución se debió principalmente a que (i) Aviaca canceló las rutas que operaba de Monterrey

a las ciudades de Miami y Chicago y (ii) en virtud de la suspensión temporal de las operaciones de Aerocalifornia por el gobierno en abril del 2006, por cuestiones de seguridad relacionadas con su flotilla, los vuelos a la ciudad de Los Angeles que ésta operaba en los aeropuertos de la Compañía fueron cancelados.

Los ingresos de GACN aumentaron 15.2% a \$405.6 millones por los tres meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2006, en comparación con los \$351.9 millones por los tres mismos meses del 2005, reflejando incrementos tanto en los ingresos aeronáuticos como en los no aeronáuticos. El incremento en los ingresos aeronáuticos se debió principalmente a un aumento en el número de pasajeros que pagaron TUA, así como en un incremento en el flujo de tráfico aéreo. El incremento en los ingresos no aeronáuticos se debió principalmente al aumento en los ingresos derivados de las tarifas de estacionamientos de vehículos, así como, en una menor medida, al aumento en los ingresos derivados del resto de los servicios no aeronáuticos.

La utilidad de operaciones de la Compañía incrementó 33.7% a \$156.0 millones por los tres meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2006, en comparación con los \$116.7 millones por los tres mismos meses del 2005, reflejando principalmente el aumento en los ingresos que derivó un incremento proporcionalmente menor en los costos de operación. Los costos de operación incrementaron principalmente como resultado del aumento en los honorarios por asistencia técnica, derechos de uso de bienes concesionados y gastos de depreciación y amortización, los cuales generaron una disminución en los costos de servicios y en los gastos generales y de administración.

Los ingresos netos de GACN incrementaron 3.6% a \$112.6 millones por los tres meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2006, en comparación con los \$108.7 millones por los mismos meses del 2005, principalmente como resultado del incremento en la utilidad de operaciones de la Compañía a que se refiere el párrafo anterior, así como debido al cambio en el ingreso integral de financiamiento durante el periodo de 2005 con relación al ingreso integral de financiamiento durante el periodo de 2006.

Al 30 de septiembre de 2006, el efectivo y equivalentes de efectivo de GACN fue de \$1,805 millones. La Compañía no contaba con deuda alguna al 30 de septiembre de 2006.

## LA OFERTA GLOBAL

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

Clave de pizarra ..... "OMA".

Tipo de oferta ..... Oferta pública secundaria de venta realizada simultáneamente en México, los Estados Unidos y otros mercados internacionales, de un total de hasta 192'080,000 acciones Serie B (Incluyendo las Opciones de Sobreasignación).

La Oferta Nacional se realizará a través de la BMV y la Oferta Internacional se realizará a través del NASDAQ.

Accionista Vendedor ..... Las acciones objeto de la Oferta Global son ofrecidas en venta por NAFIN en su carácter de fideicomitente y fiduciaria del fideicomiso No. 5111-3, de fecha 12 de junio de 2000, constituido para beneficio del Gobierno.

Hasta antes de la Oferta Global dicho fideicomiso era titular de 192'080,000 acciones Serie B que representaban el 56.6% del total de acciones Serie B y el 48.02% del total de acciones en circulación de GACN. En el supuesto de que la totalidad de las acciones Serie B ofrecidas por el Accionista Vendedor se vendan (y se ejerzan en su totalidad las Opciones de Sobreasignación), el Gobierno dejará de ser accionista de GACN. Véase la sección "Accionistas Principales y Accionista Vendedor".

Número de acciones ofrecidas en la Oferta Global.

Oferta Nacional..... 96,040,008 acciones Serie B (incluyendo la Opción de Sobreasignación Nacional) o 83,513,046 acciones Serie B (excluyendo la Opción de Sobreasignación Nacional)

La Oferta Nacional se realizará a través de la BMV.

Oferta Internacional ..... 96,039,992 acciones Serie B (representadas por ADSs) (incluyendo la Opción de Sobreasignación Internacional), o 83,513,040 acciones Serie B (representadas por ADSs) (excluyendo la Opción de Sobreasignación Internacional. Cada ADS ampara 8 acciones Serie B.

Total..... 192,080,000 acciones Serie B (incluyendo las Opciones de Sobreasignación), o 167,026,086 acciones Serie B (excluyendo las Opciones de Sobreasignación).

	El número de acciones Serie B objeto de la Oferta Nacional y el número de acciones Serie B (representadas por ADSs) objeto de la Oferta Internacional puede variar una vez concluida la Oferta Global debido a la redistribución de dichas acciones entre el Intermediario Colocador Líder en México y el Intermediario Internacional. Para una descripción más detallada del contrato entre sindicatos celebrado por los Intermediarios Colocadores, véase la sección “Plan de Distribución”.
Precio de colocación .....	El precio de colocación en la Oferta Nacional es de \$24.85 M.N. por acción Serie B.  El precio de colocación en la Oferta Internacional es de \$18.00 Dólares por ADS.
Monto total de la Oferta Global:	
Oferta Nacional.....	\$2,386,594,198.80 M.N. (incluyendo la Opción de Sobreasignación Nacional) o \$2,075,299,193.10 M.N. (excluyendo la Opción de Sobreasignación Nacional).
Oferta Internacional:	\$2,386,593,801.20 M.N. (incluyendo la Opción de Sobreasignación Internacional) o \$2,075,299,044.00 M.N (excluyendo la Opción de Sobreasignación Internacional).
Total:	\$4,773,188,000.00 M.N. (incluyendo las Opciones de Sobreasignación) o \$4,150,598,237.10 M.N. (excluyendo las Opciones de Sobreasignación).
Características de las acciones .....	Acciones ordinarias, nominativas, Serie B, sin expresión de valor nominal, representativas de la parte fija sin derecho a retiro del capital social de GACN. Véase la sección “Descripción del Capital Social”.
Fecha de la Oferta Nacional .....	29 de noviembre de 2006.
Fecha del Cierre del Libro.....	27 de noviembre de 2006.
Fecha de registro en la BMV .....	29 de noviembre de 2006.
Fecha de liquidación .....	4 de diciembre de 2006.
Depositorio .....	Los títulos representativos de las acciones Serie B se encuentran depositados en Indeval.
Forma de liquidación.....	Las acciones Serie B objeto de la Oferta Nacional se liquidarán en efectivo.

Opciones de Sobreasignación:

Opción de Sobreasignación Nacional ..... El Accionista Vendedor ha otorgado al Intermediario Colocador Líder en México una opción para adquirir hasta 12,526,962 acciones Serie B adicionales para cubrir sobreasignaciones, si las hubiere.

Opción de Sobreasignación Internacional: El Accionista Vendedor ha otorgado al Intermediario Internacional una opción para adquirir hasta 12,526,952 acciones Serie B adicionales (representadas por ADSs) para cubrir sobreasignaciones, si las hubiere.

Las Opciones de Sobreasignación estarán vigentes durante un plazo de treinta (30) días contados a partir de la Fecha de la Oferta, y los Intermediarios Colocadores podrán ejercer dichas opciones una sola vez a un precio igual al precio de colocación. Para una descripción detallada del mecanismo aplicable a las Opciones de Sobreasignación, véase la sección "Plan de Distribución".

Restricciones de venta..... GACN, el Accionista Vendedor, SETA y Aeroinvest se han obligado a no emitir o vender acciones Serie B o ADSs durante un período de 180 días contados a partir de la fecha de este prospecto. Para mayor información sobre estas restricciones, véanse las secciones "Accionistas Principales y Accionista Vendedor" y "Plan de Distribución".

Porcentaje del capital social representado por la Oferta Global..... Las acciones Serie B objeto de la Oferta Global representan el 48.02% del capital en circulación de GACN (incluyendo las Opciones de Sobreasignación), o el 41.76% de dicho capital (excluyendo las Opciones de Sobreasignación).

Capital social..... Por tratarse de una oferta secundaria de venta, el importe y el número de acciones representativas del capital en circulación de GACN no sufrirán modificación alguna como resultado de la Oferta Global.

Inmediatamente antes y después de la Oferta Global el capital suscrito y pagado de GACN ascenderá a \$4,408'446,826.75 y estará representado por un total de 341'200,000 acciones Serie B y un total de 58'800,000 acciones Serie BB, todas las cuales corresponden a la parte fija del capital social de GACN.

Destino de los recursos ..... La Compañía no recibirá porción alguna de los recursos derivados de la colocación de las acciones Serie B a través de la Oferta Global.

Las acciones objeto de la Oferta Global son ofrecidas en venta por el Accionista Vendedor en su carácter de fiduciario del fideicomiso No. 5111-3, de fecha 12 de junio de 2000, constituido para beneficio del Gobierno. En consecuencia, el importe neto de los recursos derivados de la colocación de las acciones Serie B a través de la Oferta Global se pagará al Gobierno.

Se estima que el importe neto (después de deducir los descuentos y comisiones por colocación de los Intermediarios Colocadores y las demás comisiones y gastos aplicables) de los recursos derivados de la colocación de las acciones Serie B a través de la Oferta Global ascenderán a aproximadamente \$4,082,364,192.22 M.N. (sin considerar las Opciones de Sobreasignación)

Política de dividendos .....

La asamblea general de accionistas de GACN que se celebró el 28 de agosto de 2006 aprobó una nueva política de dividendos. De conformidad con dicha política, el importe anual de los dividendos pagados por GACN tiene un componente fijo y un componente variable. El componente fijo de los dividendos asciende a \$325 millones anuales. El componente variable dependerá de los fondos disponibles para su distribución en adición al componente fijo. El componente variable se determinará con base en el importe del efectivo y las inversiones temporales reportado por la Compañía (de acuerdo con el balance general de la misma al cierre del mes inmediato anterior al del pago de dividendos) que exceda de su "saldo mínimo de efectivo". Para efectos de la política de dividendos, el término "saldo mínimo de efectivo" es el importe mínimo de efectivo e inversiones líquidas (determinado por el Consejo de Administración) necesario para cubrir las inversiones proyectadas para los próximos doce meses, y los gastos de operación proyectados para los próximos seis meses. La Compañía tiene planeado pagar dividendos en efectivo en una o varias amortizaciones según lo determine la asamblea de accionistas que decreta dichos dividendos.

Al 30 de junio de 2006 la Compañía tenía utilidades acumuladas netas de impuestos por aproximadamente \$13.5 millones, disponibles para su distribución en forma de dividendos (tomando en cuenta el pago de dividendos de fecha 5 de septiembre de 2006, señalado mas adelante). Con fecha 28 de agosto de 2006, la asamblea general de accionistas de GACN decretó el pago de dividendos por un monto de \$423.9 millones, mismos que fueron pagados, de conformidad con los acuerdos adoptados por la asamblea general

de accionistas señalada, el 5 de septiembre de 2006. Por tanto, cualesquiera dividendos pagados por la Compañía por encima de esta cantidad estarán sujetos al pago del impuesto sobre dividendos por la Compañía. En virtud de que la Compañía prevé que los dividendos que pague estarán sujetos al pago del impuesto sobre dividendos, la misma tiene planeado limitar el importe de dichos dividendos para evitar que se genere un pasivo por impuestos que no pueda acreditarse contra sus obligaciones proyectadas por concepto del impuesto sobre la renta durante los dos ejercicios siguientes (que es el plazo previsto por la ley para acreditar el impuesto sobre dividendos contra el impuesto sobre la renta).

De conformidad con la política antes descrita, el decreto, monto y pago de cualesquiera dividendos (incluyendo la parte fija) está sujeto (i) al cumplimiento de las leyes aplicables al decreto y pago de dividendos durante un determinado ejercicio, incluyendo la constitución de una reserva legal, (ii) a que dicho pago de dividendos no tenga un efecto adverso sobre el plan de negocios de la Compañía para el ejercicio social en curso o para el próximo ejercicio social, y (iii) a que dicho pago de dividendos no tenga ninguna consecuencia fiscal adversa con base en lo antes descrito. Esta política se basa en la legislación fiscal vigente y en las proyecciones de la Compañía en cuanto a sus utilidades y obligaciones por concepto del impuesto sobre la renta futuras. Las reformas a la legislación fiscal y los resultados de operación reales de la Compañía podrían dar lugar a la modificación de esta política o a cambios en el monto de los dividendos pagados por la misma durante un determinado ejercicio.

El decreto, monto y pago de cualesquiera dividendos debe ser aprobado ya sea (i) por mayoría de votos durante la asamblea de accionistas correspondiente y, en tanto las acciones Serie BB representen cuando menos el 7.65% del capital social de GACN, por SETA (en su carácter de titular de las acciones Serie BB), o (ii) por los accionistas que representen el 95% del capital social de GACN. A su vez, la aprobación por parte de SETA estará sujeta al consentimiento de Aeroinvest y Aéroports de Paris en su carácter de accionistas de la misma. La Compañía no puede garantizar que pagará dividendos. Para mayor información sobre la política de dividendos de la Compañía, véanse las secciones "Política de Dividendos" y "Descripción del Capital Social".

Derechos de voto .....	Cada acción Serie B confiere a su titular el derecho a un voto durante todas las asambleas de accionistas de GACN, incluyendo el derecho a votar con respecto al nombramiento de los miembros del Consejo de Administración de la misma. Para una descripción detallada de los derechos de voto correspondientes a las acciones Serie B, véase la sección “Descripción del Capital Social—Derechos de Voto”.
Derechos especiales del accionista titular de las acciones Serie BB .....	De conformidad con los estatutos sociales de GACN, SETA (en su carácter de titular de las acciones Serie BB, emitidas conforme al artículo 112 de la LGSM) tiene derecho de proponer al Consejo de Administración de la Compañía el o los nombres de los candidatos a ser designados como Director General, designar y remover a la mitad de los directivos relevantes (incluyendo al Director de Finanzas, al Director de Operaciones y al Director Comercial) y designar a tres miembros del Consejo de Administración de la Compañía. Además, de conformidad con los estatutos sociales de GACN, SETA (en su carácter de titular de las acciones Serie BB) tiene derecho de vetar algunas decisiones que deben ser aprobadas por los accionistas (incluyendo el pago de dividendos, la reforma de los estatutos sociales de GACN y la modificación de su derecho de designar a ciertos directivos relevantes de esta última). Asimismo, ciertos asuntos que de conformidad con los estatutos sociales de GACN deben ser aprobados por su Consejo de Administración, requerirán el voto favorable de la mayoría de los consejeros designados por SETA. Véase la sección “Descripción del Capital Social—Facultades del Consejo de Administración—Facultades de los Consejeros Designados por los Accionistas de la Serie BB”. En el caso de que se diera por terminado el Contrato de Asistencia Técnica y Transeferencia de Tecnología, los derechos especiales de SETA quedarán sin efectos y las acciones Serie BB se convertirán en acciones Serie B. Si en cualquier momento antes del 14 de junio de 2015 SETA tuviese acciones Serie BB que representen menos del 7.65% del capital social de GACN, SETA perderá sus derechos de veto (aunque el resto de sus derechos no se verán afectados). Si en cualquier momento posterior al 14 de junio de 2015, SETA tuviese acciones Serie BB que representen menos del 7.65% del capital social de la GACN, dichas acciones se convertirán obligatoriamente en acciones Serie B y todos los derechos especiales de SETA quedarán sin efecto. En tanto SETA sea titular de cuando menos el 7.65% del capital

social de GACN, ya sea antes o después del 15 de junio de 2015, todos sus derechos especiales continuarán vigentes. De conformidad con los estatutos sociales de GACN, el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología y el Contrato de Participación, SETA está obligada a conservar cuando menos el 51% de sus acciones Serie BB hasta el 14 de junio de 2007, y después de dicha fecha podrá enajenar anualmente hasta una octava parte de dicho 51%. Para una explicación de los derechos y obligaciones de SETA con respecto a la administración de la Compañía, véanse las secciones “Administración—Comités”, “Descripción del Capital Social” y “Accionistas Principales y Accionista Vendedor”.

Posibles adquirentes.....

Las acciones Serie B podrán ser adquiridas por personas físicas y morales mexicanas y extranjeras, incluyendo instituciones de crédito, casas de bolsa, instituciones y sociedades mutualistas de seguros, instituciones de fianzas, organizaciones auxiliares de crédito, sociedades de inversión, sociedades de inversión especializadas en fondos para el retiro, y fondos de pensiones, jubilaciones y primas de antigüedad. La Ley de Aeropuertos y la Ley de Vías Generales de Comunicación imponen ciertas restricciones de propiedad a los permisionarios y concesionarios de servicios de transporte aéreo y a los gobiernos extranjeros. Véase la sección “Descripción del Capital Social”.

Asamblea de Aprobación

La Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria de Accionistas de GACN celebrada el día 2 de octubre de 2006, mediante la cual, entre otros, los Accionistas, aprobaron los términos para realizar la Oferta Global de las acciones Serie “B” y los ADSs.

Registro y listado .....

La Compañía ha solicitado la inscripción de las acciones Serie B en el RNV y en la Sección Especial vigente del RNV de la CNBV. La inscripción en el RNV no implica certificación sobre la bondad de las acciones o la solvencia de la emisora o sobre la exactitud de la información contenida en este Prospecto, ni convalida los actos que, en su caso hubiesen sido realizados en contravención con las leyes.

La Compañía ha solicitado la inscripción de las acciones Serie B para su cotización en la BMV, y ha solicitado la inscripción de los ADSs para su cotización en NASDAQ.

Régimen fiscal.....	El régimen fiscal aplicable a la enajenación de las acciones Serie B por personas físicas y morales que para efectos fiscales sean residentes en México o el extranjero está previsto en los artículos 24, 60, 109, 154 y 190 de la LISR.
Bases para la determinación del precio.....	Las bases para la determinación del precio de colocación incluyen, entre otras, el historial operativo, la situación financiera actual, las expectativas futuras en los mercados y la administración de GACN, la situación financiera y las expectativas del sector en el que opera GACN, las condiciones generales de los mercados de capital y la valuación de otras empresas similares a GACN.
Múltiplos de colocación.....	El Intermediario Colocador Líder en México calculó los múltiplos (i) de la Compañía con base en el precio de colocación y los estados financieros de la misma al 30 de junio de 2006, y (ii) del sector y el mercado con base en la información financiera presentada a la BMV hasta el 30 de septiembre de 2006 y los precios de cierre en la BMV al 28 de noviembre de 2006.

Múltiplos de colocación

GACN <sup>(1)</sup>	
Precio/utilidad .....	23.59
Precio/valor en libros .....	1.31
Valor de la Compañía/UAFIDA...	10.79
Sector Aeroportuario <sup>(2)</sup> :	
Precio/utilidad .....	34.27
Precio/valor en libros .....	1.01
Valor de la Compañía/UAFIDA...	11.81
Mercado <sup>(3)</sup> :	
Precio/utilidad.....	13.96
Precio/valor en libros .....	3.33
Valor de la Compañía/UAFIDA .	9.79

- (1) Calculado por el Intermediario Colocador Líder en México considerando el precio de colocación, el número de acciones en circulación (sin considerar la sobreasignación) y los estados financieros de la Compañía al 30 de junio de 2006.
- (2) Calculado por el Intermediario Colocador Líder en México con base en la información disponible del sector en la BMV al 28 de noviembre de 2006 y solo por empresas que cotizan en dicho mercado bursátil.
- (3) Calculado por el Intermediario Colocador Líder en México con información disponible de la BMV al 28 de noviembre de 2006.

Intermediario Colocador Líder en México .....	Acciones y Valores Banamex, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Integrante del Grupo Financiero Banamex.
Intermediario Internacional .....	Citigroup Global Markets, Inc.
Autorización de la CNBV .....	La CNBV autorizó la Oferta Nacional mediante oficio No. 153/516430/2006 de fecha 21 de noviembre de 2006.

## **RESUMEN DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADA**

Las siguientes tablas contienen un resumen de la información financiera consolidada de la Compañía durante cada uno de los períodos indicados. Esta información debe leerse en conjunto con los estados financieros de la Compañía y las notas a los mismos incluidos en este prospecto, y con la sección "Comentarios y Análisis de la Administración Sobre la Situación Financiera y los Resultados de Operación".

La información financiera consolidada por períodos intermedios no auditada de la Compañía está preparada con base en sus estados financieros consolidados auditados, y en opinión de la administración contiene todos los ajustes necesarios para presentar razonablemente la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía al cierre de dichos períodos. Los resultados de la Compañía por el período de seis meses que terminó el 30 de junio de 2006 no son necesariamente indicativos de los resultados que obtendrá durante el ejercicio que terminará el 31 de diciembre de 2006 y no deben interpretarse en ese sentido.

Los PCGAM exigen el reconocimiento de algunos efectos de la inflación mediante la actualización de los activos y pasivos no monetarios y los componentes del capital contable con base en el INPC, y el reconocimiento de las ganancias o pérdidas en el poder adquisitivo como resultado de la tenencia de pasivos o activos monetarios. Los PCGAM también exigen que todos los estados financieros se actualicen a pesos constantes de la fecha del balance general más reciente que se presente. Por tanto, los estados financieros anuales auditados, los estados financieros por períodos intermedios y, a menos que se indique lo contrario, la demás información financiera de la Compañía que se incluyen en este prospecto, están expresados en pesos constantes de poder adquisitivo al 30 de junio de 2006.

	Años que terminaron el 31 de diciembre (cifras auditadas)					Períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio (cifras con revisión limitada)	
	2001	2002	2003	2004	2005	2005	2006
	(en miles de pesos constantes al 30 de junio de 2006, salvo las cifras por acción)						
<b>Datos del Estado de Resultados:</b>							
Ingresos:							
Por servicios aeronáuticos <sup>(1)</sup> ....	\$ 1,005,808	\$ 914,215	\$ 937,938	\$ 1,010,305	\$ 1,111,493	\$ 552,028	\$ 621,833
Por servicios no aeronáuticos <sup>(2)</sup> ..	134,261	146,071	184,818	233,737	268,146	137,438	149,703
Total de ingresos.....	1,140,069	1,060,286	1,122,756	1,244,042	1,379,639	689,466	771,536
Costo de operación:							
Costo de servicios .....	316,619	306,905	318,027	334,268	362,686	172,290	186,988
Gastos generales y de administración.....	288,429	225,180	238,248	225,669	228,132	100,488	109,313
Asistencia técnica <sup>(3)</sup> .....	57,406	63,175	36,855	37,491	37,305	17,107	16,347
Derechos de uso de bienes concesionados <sup>(4)</sup> .....	59,001	56,064	55,123	60,487	67,722	33,466	38,905
Depreciación y amortización:							
Depreciación <sup>(5)</sup> .....	53,402	61,366	170,814	184,659	194,930	96,420	103,374
Amortización <sup>(6)</sup> .....	108,653	108,398	16,568	16,568	17,445	8,362	14,153
Total de la depreciación y amortización .....	162,055	169,764	187,382	201,227	212,375	104,782	117,527
Total del costo de operación.....	883,510	821,088	835,635	859,142	908,220	428,133	469,080
Utilidad de operación .....	256,559	239,198	287,121	384,900	471,419	261,333	302,456
Ingreso (costo) integral de financiamiento.....	(9,643)	17,564	24,154	(14,304)	27,607	17,807	78,572
Otros ingresos (gastos) .....	4,026	8,974	2,601	4,295	5,013	(1,472)	9,732
Utilidad de operaciones antes de impuesto sobre la renta y participación de los trabajadores en las utilidades .....	250,942	265,736	313,876	374,891	504,039	277,668	390,760
Impuesto sobre la renta y participación de los trabajadores en las utilidades ...	127,096	131,383	135,618	87,501	148,746	89,240	136,244
Utilidad neta consolidada	123,846	134,353	178,258	287,390	355,293	188,428	254,516
Utilidad por acción básica y diluida <sup>(7)</sup> .....	\$ 0.3159	\$ 0.3427	\$ 0.4547	\$ 0.7331	\$ 0.9064	\$ 0.4807	\$ 0.6493
Utilidad por acción proforma básica y diluida <sup>(9)</sup> .....					\$ 0.8811		\$ 0.6312
<b>Otros datos de operación:</b>							
Total de pasajeros terminales (en miles de pasajero) <sup>(8)</sup> .....	9,052	8,553	8,853	9,739	10,599	5,216	5,779
Total flujo de tráfico aéreo (en miles de movimientos).....	354	340	333	346	362	181	190
Total de los ingresos por pasajero terminal <sup>(9)</sup> .....	126	124	127	128	130	132	134
<b>Otros datos:</b>							
UAFIDA:							
Utilidad neta consolidada.....	\$ 123,846	\$ 134,353	\$ 178,258	\$ 287,390	\$ 355,293	\$ 188,428	\$ 254,516
<b>Menos:</b>							
Ingreso (costo) integral de financiamiento.....	(9,643)	17,564	24,154	(14,304)	27,607	17,807	78,572
Otros ingresos (gastos).....	4,026	8,974	2,601	4,295	5,013	(1,472)	9,732
<b>Mas:</b>							
Impuesto sobre la renta y participación de los trabajadores en las utilidades ...	127,096	131,383	135,618	87,501	148,746	89,240	136,244
Depreciación y amortización ...	162,055	169,764	187,382	201,227	212,375	104,782	117,527
UAFIDA <sup>(11)</sup> .....	\$ 418,614	\$ 408,962	\$ 474,503	\$ 586,127	\$ 683,794	\$ 366,115	\$ 419,983

**Datos del Balance General:**

Equivalentes de efectivo y efectivo..	\$ 423,713	\$ 775,596	\$ 901,189	\$1,210,747	\$1,591,008	\$1,483,171	\$1,983,241
Total del activo circulante .....	656,352	1,091,802	1,154,099	1,437,258	1,873,163	1,733,816	2,257,833
Concesiones aeroportuarias – neto.	—	—	762,138	745,571	729,004	737,288	720,719
Derechos de uso de instalaciones aeroportuarias – neto .....	5,203,081	5,094,682	4,198,611	4,081,372	3,964,060	4,022,723	3,905,276
Total del activo .....	6,577,802	6,929,174	7,166,893	7,508,704	8,009,628	7,767,329	8,409,164
Pasivo circulante .....	157,612	141,986	121,308	142,252	144,807	135,615	214,244
Total del pasivo .....	217,556	434,576	494,037	548,458	694,089	618,665	839,109
Total del capital contable <sup>(12)</sup> .....	6,360,246	6,494,598	6,672,856	6,960,246	7,315,539	7,148,674	7,570,055

**Otros datos:**

Recursos netos generados por las operaciones .....	\$ 400,488	\$ 547,603	\$ 488,386	\$ 569,602	\$ 653,896	\$ 339,273	\$ 524,626
Recursos netos generados por las actividades de inversión .....	(179,005)	(195,722)	(362,792)	(260,044)	(273,635)	(66,849)	(132,393)
Aumento en equivalentes de efectivo y efectivo .....	221,483	351,881	125,594	309,558	380,261	272,424	392,233

- (1) Los ingresos derivados de la prestación de servicios aeronáuticos consisten principalmente en TUA, tarifas de aterrizaje basadas en el peso y hora de llegada de cada aeronave, tarifas de estacionamiento en plataforma, tarifas de uso de aerocares y pasillos telescópicos, y tarifas de revisión de pasajeros y su equipaje de mano.
- (2) Los ingresos derivados de la prestación de servicios no aeronáuticos corresponden a fuentes de ingresos que no están sujetas al sistema de regulación o precios máximos, y consisten en tarifas de estacionamiento de vehículos, arrendamiento de locales comerciales, publicidad, taxis y otros tipos de transporte terrestre, y otras fuentes diversas de ingresos. De conformidad con las concesiones de la Compañía y la Ley de Aeropuertos y su reglamento, actualmente los servicios de estacionamiento no constituyen servicios aeronáuticos o "regulados" y, por tanto, no están sujetos a tarifas máximas, aunque en el futuro tanto la SCT como otras autoridades podrían decidir regularlos.
- (3) El 1 de enero de 2001 la Compañía comenzó a pagar a SETA honorarios por asistencia técnica de conformidad con el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología celebrado con motivo de la compra de las acciones Serie BB propiedad de la misma. Para una descripción de estos honorarios, véase la sección "La Compañía—Apertura del Sector Aeroportuario a la Inversión Privada—Inversión de SETA".
- (4) De conformidad con la Ley Federal de Derechos, cada una de las subsidiarias concesionarias de la Compañía está obligada a pagar al Gobierno ciertos derechos por concepto del uso de activos del dominio público. Actualmente estos derechos equivalen al 5% de los ingresos brutos anuales de cada concesionaria.
- (5) Refleja la depreciación de los activos fijos.
- (6) Refleja la amortización de las concesiones aeroportuarias y los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias.
- (7) Tomando en consideración un número promedio ponderado de 392,000,000 acciones en circulación durante cada período.
- (8) Incluye los pasajeros tanto de llegada como de salida y los pasajeros en conexión (que son los pasajeros que llegan a los aeropuertos de la Compañía en una aeronave y salen del mismo en otra aeronave). No incluye a los pasajeros en tránsito (que son los pasajeros que llegan a los aeropuertos de la Compañía pero generalmente salen de los mismos sin cambiar de aeronave).
- (9) Calculado tomando en cuenta (i) el ejercicio de SETA, el 5 de septiembre de 2006, de la opción para suscribir 117'558,582 acciones emitidas por la Compañía, Serie B, de acuerdo con la opción que le fue otorgada por la Compañía en relación con su adquisición de las acciones Serie BB de la Compañía (actualmente dichas acciones equivalen a 8'000,000 nuevas acciones como resultado del Split Inverso) y (ii) el incremento en el número de acciones necesarias para reemplazar el capital en exceso de las utilidades retiradas de acuerdo al dividendo pagado en septiembre de 2006.
- (10) Representa el total de los ingresos durante el período, dividido entre el número de pasajeros terminales de dicho período. Expresados en pesos (y no en miles de pesos).
- (11) La UAFIDA representa la utilidad neta menos el resultado integral de financiamiento más el impuesto sobre la renta, el impuesto al activo, la participación de los trabajadores en las utilidades y la depreciación y amortización. La UAFIDA no debe considerarse como una medida alternativa de la utilidad neta, como un indicador del desempeño de la Compañía o como una medida alternativa de los flujos de efectivo que reflejan su liquidez. La administración de la Compañía considera que la UAFIDA representa una medida útil para medir el desempeño que es ampliamente utilizada por los inversionistas para evaluar el desempeño de una empresa y compararlo con el de otras. Sin embargo, al realizar dichas comparaciones los inversionistas deben tomar en consideración que la UAFIDA no es una medida financiera reconocida por los PCGAM y que cada empresa calcula la UAFIDA en forma distinta. La UAFIDA mostrada en esta tabla no equivale a los ingresos generados por las operaciones (antes de deducir la depreciación y amortización y los honorarios por asistencia técnica), mismos que se utilizan como base para el cálculo de los honorarios por asistencia técnica.
- (12) En su mayoría el capital contable está integrado por el valor asignado a las concesiones de la Compañía.

## FACTORES DE RIESGO

*Los inversionistas deben tomar en consideración cuidadosamente los siguientes factores de riesgo y el resto de la información incluida en este prospecto antes de comprar las acciones Serie B de la Compañía. En el supuesto de que se verifique cualquiera de los siguientes riesgos, las actividades, los resultados de operación, los proyectos y la situación financiera de la Compañía podrían verse afectados en forma adversa. En dicho supuesto, el precio de mercado de las acciones Serie B podría disminuir y los inversionistas podrían perder la totalidad o una parte de su inversión*

### **Factores Relacionados con la Regulación de las Actividades de la Compañía**

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

Al igual que en la mayoría de los países, las tarifas cobradas a las aerolíneas y los pasajeros por los servicios aeronáuticos prestados por la Compañía están sujetas a regulación. En 2003, 2004, 2005 y los primeros seis meses de 2006, aproximadamente el 83.5%, el 81.2%, el 80.6% y el 80.6% del total de los ingresos de la Compañía, respectivamente, se derivó de la prestación de servicios aeronáuticos sujetos a tarifas máximas. Esta regulación puede limitar la flexibilidad de la Compañía para administrar sus operaciones aeronáuticas, lo cual podría tener un efecto adverso significativo sobre sus actividades, resultados de operación, proyectos y situación financiera. Además, varios de los aspectos regulados de las operaciones de la Compañía que afectan la rentabilidad de la misma, deben ser aprobados (como por ejemplo sus programas maestros de desarrollo) o son determinados (como por ejemplo sus tarifas máximas) por la SCT para períodos de cinco años. Salvo en ciertas circunstancias limitadas, en términos generales, la Compañía no puede modificar unilateralmente sus obligaciones (como por ejemplo sus obligaciones de inversión conforme a sus programas maestros de desarrollo o su obligación de prestar un servicio público conforme a sus concesiones) ni incrementar sus tarifas máximas en el supuesto de que el volumen de tráfico de pasajeros o las demás presunciones que sirvieron de base para las regulaciones cambien durante un determinado período. Además, no existe garantía de que el Gobierno no modificará su sistema de regulación de tarifas con el objeto de regular las otras fuentes de ingresos de la Compañía.

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

Algunas de las leyes, los reglamentos y los instrumentos que rigen las actividades de la Compañía se promulgaron o entraron en vigor en 1999, y por tanto únicamente existe un historial limitado que permita a la Compañía predecir el impacto de los requisitos legales sobre sus operaciones futuras. Además, a pesar de que la ley contempla la imposición de diversas sanciones en el supuesto de que la Compañía no incumpla con los términos de alguna de sus concesiones, la Ley de Aeropuertos y su reglamento o el resto de la legislación aplicable, la Compañía no puede predecir las sanciones que le serían impuestas por una determinada violación. La Compañía no puede garantizar que no enfrentará dificultades para cumplir con dichas leyes, reglamentos e instrumentos. Además, no existe garantía de que las leyes y los reglamentos aplicables a las actividades de la Compañía, incluyendo el proceso de establecimiento de tarifas y la Ley de Aeropuertos, no se modificarán en el futuro. En el mismo sentido, la Compañía no puede predecir la forma en que la nueva administración presidencial que tomará posesión en diciembre de 2006 interpretará y aplicará dichas leyes y reglamentos.

*Las disposiciones aplicables al establecimiento de las tarifas máximas de los servicios aeronáuticos de la Compañía no permiten garantizar que los resultados de operación consolidados de la misma, o los resultados de operación de cualquiera de sus aeropuertos, serán rentables*

Las disposiciones legales aplicables a los servicios aeronáuticos de la Compañía establecen una tarifa máxima anual para cada aeropuerto, que es la cantidad máxima de ingresos por unidad de tráfico que cada aeropuerto de la Compañía puede generar anualmente por la prestación de servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas. Con fundamento en los términos de las concesiones de la Compañía, en diciembre de 2005, la SCT estableció las tarifas máximas para los aeropuertos de la Compañía durante el período comprendido del 1 de enero de 2006 al 31 de diciembre de 2010. De conformidad con los términos de las concesiones de la Compañía, no existe garantía de que los resultados de operación de cualquiera de sus aeropuertos serán rentables.

Las concesiones de la Compañía establecen que las tarifas máximas de sus aeropuertos se ajustarán periódicamente de acuerdo a la inflación (con base en el INPP, excluyendo el petróleo). Aun cuando la Compañía tiene derecho a solicitar ajustes adicionales en las tarifas máximas de un aeropuerto en determinadas circunstancias (incluyendo, entre otras, la necesidad de realizar inversiones de capital no previstas en sus programas maestros de desarrollo, la disminución de sus inversiones de capital como resultado de la contracción del volumen de tráfico de pasajeros debido a la situación económica del país o la modificación de los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias pagaderos al Gobierno), sus concesiones establecen que dicha solicitud únicamente será aprobada si la SCT determina que han ocurrido ciertos hechos expresamente previstos en las mismas. Por tanto, no existe garantía de que dicha solicitud sería aprobada.

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

Históricamente la Compañía ha fijado los precios de sus servicios aeronáuticos prestados por cada uno de sus aeropuertos de manera que los mismos se aproximen lo más posible a la tarifa máxima autorizada para dicho aeropuerto durante un determinado ejercicio. Por ejemplo, en 2005, los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía representaron aproximadamente el 95% de la cantidad que ésta tenía permitido generar de conformidad con las tarifas máximas aplicables a todos sus aeropuertos. En los primeros seis meses de 2006, los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía representaron aproximadamente el 92% de la cantidad que ésta tenía permitido generar de conformidad con las tarifas máximas aplicables a todos sus aeropuertos. No existe garantía de que en el futuro la Compañía logrará establecer precios que le permitan percibir prácticamente todos los ingresos que tiene derecho a generar por la prestación de servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas.

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

En el supuesto de que la Compañía se exceda de la tarifa máxima de un aeropuerto al cierre de un ejercicio, la SCT podría imponerle una multa y reducir la tarifa máxima de dicho aeropuerto para el siguiente ejercicio. La imposición de sanciones por la violación de ciertos términos de las concesiones, incluyendo el excederse de la tarifa máxima de un aeropuerto, puede dar lugar a la revocación de la concesión correspondiente cuando previamente se hubiese sancionado o apercibido al concesionario por lo menos en tres ocasiones por dichas causas. La revocación de una concesión de la Compañía es causa de revocación de todas las demás concesiones de la Compañía. El Gobierno podría revocar las concesiones de la Compañía por varias circunstancias, algunas de las cuales se encuentran fuera del control de la misma.

Las concesiones de la Compañía constituyen su principal activo y la misma no podría continuar operando sin ellas. Nuestras concesiones permanecerán vigentes hasta 2048. No obstante, estas pueden ser revocadas por el Gobierno en el supuesto de que se verifiquen ciertos hechos preestablecidos, incluyendo el incumplimiento de la Compañía con sus programas maestros de desarrollo, la suspensión temporal o permanente de sus operaciones, la realización de actos que afecten las operaciones de otros concesionarios, el incumplimiento con el pago de los daños ocasionados por

sus operaciones, el excederse de las tarifas máximas o el incumplimiento de cualquier otro término significativo de las concesiones. La violación de ciertos términos de una concesión (incluyendo el excederse de las tarifas máximas aplicables) únicamente puede dar lugar a la revocación de la misma cuando previamente se hubiese sancionado o apercibido al concesionario por lo menos en tres ocasiones por dichas causas. La violación del resto de los términos de una concesión pueden dar lugar a la revocación inmediata de la misma. Las concesiones de la Compañía también pueden revocarse en el supuesto de quiebra o suspensión de pagos. La revocación de una concesión de la Compañía es causa de revocación de todas las demás concesiones de la Compañía.

La Compañía se vería sujeta a sanciones similares en caso de violación de la Ley de Aeropuertos o su reglamento. De conformidad con la legislación aplicable y los términos de las concesiones de la Compañía, dichas concesiones también pueden verse sujetas al establecimiento de condiciones adicionales, incluyendo condiciones relacionadas con los programas maestros de desarrollo actualizados, y es posible que la Compañía no pueda cumplir con las mismas. El incumplimiento de estas condiciones también podría dar lugar a la imposición de multas y otras sanciones, y a la revocación de las concesiones.

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

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

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

El gobierno podría otorgar concesiones adicionales para operar los aeropuertos que actualmente se encuentran bajo su administración, o autorizar la construcción de nuevos aeropuertos, mismos que podrían competir directamente con los de la Compañía. En el futuro la Compañía también podría enfrentarse a competencia de parte del Aeropuerto del Norte, un aeropuerto ubicado cerca de la zona metropolitana de la ciudad de Monterrey que está operado por un tercero al amparo de una concesión. Históricamente, desde que inició operaciones el aeropuerto de Mariano Escobedo, el Aeropuerto del Norte sólo se ha utilizado para vuelos de aviación general. Recientemente, el estado de Nuevo León ha discutido con la SCT la posibilidad de modificar la concesión existente en manos de una cooperativa privada para el Aeropuerto del Norte a fin de que el mismo pueda ser utilizado por vuelos comerciales en virtud que dicha concesión esta limitada para ello. Con base en una evaluación practicada recientemente por el Gobierno Federal a través del SENEAM y entregada al Gobierno del Estado de Nuevo León, la Compañía tiene entendido que el Aeropuerto del Norte presenta entre otras situaciones una limitación técnica de espacio aéreo que le impide atender operaciones comerciales, además de la limitante legal de la existencia de un actual operador. A la fecha, la SCT no ha modificado la concesión para el Aeropuerto del Norte. Sin embargo, no existe garantía de que la SCT no aprobará dicha modificación, o de que en el futuro el Aeropuerto del Norte no podrá atender vuelos comerciales.

Cualquier competencia de parte de dichos otros aeropuertos podría tener un efecto adverso significativo sobre las actividades y los resultados de operación de la Compañía. En determinadas circunstancias, las concesiones para operar nuevos aeropuertos o aeropuertos ya existentes pueden otorgarse mediante licitación pública ya que existen otras fórmulas. La Compañía no puede garantizar que participará en las licitaciones de concesiones que pudieran llegar a competir con las suyas, o que en caso de participar en dichas licitaciones obtendrá la adjudicación de las concesiones correspondientes.

### **Riesgos Relacionados con las Actividades de la Compañía**

*Los ingresos de la Compañía dependen en gran medida de los flujos de tráfico aéreo, que a su vez dependen de factores que se encuentran fuera del control de la misma*

Los ingresos de la Compañía están estrechamente ligados a los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga, y al flujo de tráfico aéreo de sus aeropuertos. Estos factores determinan directamente los ingresos obtenidos por la Compañía a través de sus servicios aeronáuticos, y determinan indirectamente los ingresos obtenidos a través de sus servicios no aeronáuticos. Los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga, y los flujos de tráfico aéreo dependen parcialmente de muchos factores que se encuentran fuera del control de la Compañía, incluyendo la situación económica de México y los Estados Unidos, la situación política del país y el resto del mundo, las ventajas ofrecidas por sus aeropuertos en comparación con otros, las fluctuaciones en los precios del petróleo (que pueden tener un efecto negativo sobre el tráfico como resultado de las tarifas suplementarias por el costo del combustible cobradas por las aerolíneas en respuesta al aumento en el costo del combustible) y los cambios en las políticas gubernamentales aplicables a la industria aeronáutica. Cualquier disminución en el flujo de tráfico aéreo de los aeropuertos de la Compañía como resultado de factores tales como los antes descritos podría afectar en forma adversa sus actividades, resultados de operación, proyectos y situación financiera.

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

Al igual que el resto de las operadoras aeroportuarias, la Compañía está sujeta a la amenaza de un ataque terrorista. Los ataques terroristas ocurridos en los Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, tuvieron un fuerte impacto sobre la industria aeronáutica y, especialmente, sobre las aerolíneas estadounidenses y las operadoras de servicios internacionales con origen o destino en los Estados Unidos. El tráfico aéreo en los Estados Unidos disminuyó drásticamente después de estos ataques. En 2002, el volumen de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía disminuyó en un 5.8% con respecto a 2001. En el supuesto de que ocurra un ataque terrorista que involucre directamente a alguno de los aeropuertos de la Compañía, las operaciones de dicho aeropuerto se verían afectadas o suspendidas durante el tiempo necesario para efectuar operaciones de rescate, investigar el incidente y reparar o reconstruir las instalaciones dañadas o destruidas. Además, las pólizas de seguro de la Compañía no amparan todas las pérdidas y responsabilidades ocasionadas por los actos de terrorismo. Es muy probable que cualquier acto futuro de terrorismo, ya sea que el mismo involucre o no a una aeronave, afecte en forma adversa las actividades, los resultados de operación, los proyectos y la situación financiera de la Compañía.

En virtud de que la gran mayoría de los vuelos internacionales involucran viajes a los Estados Unidos, la Compañía podría verse obligada a cumplir con las medidas de seguridad que la autoridad mexicana adopte en conjunto con sus socios comerciales, como podría ser el caso de las emitidas por la oficina de seguridad en el Transporte de los Estados Unidos, o bien, con las emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional ("OACI"). Las medidas de seguridad adoptadas para cumplir con las directrices de seguridad futuras, o en respuesta a un ataque o amenaza terrorista, podrían reducir la capacidad para atender pasajeros de los aeropuertos de la Compañía debido al incremento en las revisiones a los pasajeros y el lento funcionamiento de los puntos de revisión, lo cual tendría un efecto adverso sobre sus resultados de operación.

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

Históricamente, la gran mayoría de los ingresos de la Compañía se ha derivado de la prestación de servicios aeronáuticos, y su principal fuente de ingresos por dichos servicios han sido los derechos por uso de aeropuerto que pagan los pasajeros (TUA). El TUA es aplicable a todos los pasajeros (con excepción de los diplomáticos, los infantes, los pasajeros en conexión y los pasajeros en tránsito) que salen de los aeropuertos de la Compañía, y es cobrada por las aerolíneas y entregada a esta última. En 2003, 2004, 2005 y los primeros seis meses de 2006, el TUA representó el 57.2%, el 56.0%, el 56.6% y el 58.0% del total de los ingresos de la Compañía, respectivamente. Los sucesos tales como la guerra en Iraq y las crisis de salud tales como la del Síndrome Agudo Respiratorio Severo, mejor conocido como SARS, han afectado en forma adversa la frecuencia y los patrones de los viajes por avión a nivel mundial. En virtud de que los ingresos de la Compañía dependen en gran medida del volumen de tráfico de pasajeros de sus aeropuertos, cualquier aumento generalizado en las hostilidades relacionadas con la toma de represalias en contra de las organizaciones terroristas, los conflictos en el Medio Oriente, los brotes de epidemias tales como el SARS y otros acontecimientos que causen preocupación a nivel mundial (y cualquier impacto económico de dichos acontecimientos) podría ocasionar una disminución en el volumen de tráfico de pasajeros y un aumento en los costos de la industria aeronáutica y, en consecuencia, podría tener un efecto adverso significativo sobre las actividades, los resultados de operación, los proyectos y la situación financiera de la Compañía.

*Los aumentos en los precios internacionales del petróleo podrían ocasionar una disminución en la demanda de transporte aéreo*

En los últimos años, los precios internacionales del combustible, que representan un costo importante para las aerolíneas que utilizan los aeropuertos de la Compañía, han aumentado y podrían seguir aumentando como resultado de cualesquiera ataques terroristas futuros, del aumento generalizado en los conflictos internacionales o de la reducción voluntaria o involuntaria en los niveles de producción de petróleo por los países productores. Estos aumentos en los costos de las aerolíneas han dado como resultado un aumento en los precios de los boletos de avión y podrían ocasionar una disminución generalizada en la demanda de transporte aéreo, afectando por consiguiente en forma adversa los ingresos y resultados de operación de la Compañía.

*Los ingresos y la rentabilidad de la Compañía podrían dejar de aumentar si su estrategia de negocios no resulta exitosa*

La capacidad de la Compañía para incrementar sus ingresos y su rentabilidad dependerá en parte de su estrategia de negocios, la cual consiste en reducir el costo de operación, incrementar los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga de sus aeropuertos, e incrementar los ingresos derivados de sus actividades comerciales.

La capacidad de la Compañía para incrementar los ingresos derivados de sus actividades comerciales depende en gran medida, entre otros factores, del incremento en los volúmenes de tráfico de pasajeros de sus aeropuertos y de su capacidad de negociar los contratos de arrendamiento para incrementar sus ingresos conforme a los mismos. La Compañía no puede garantizar que logrará implementar exitosamente su estrategia para incrementar sus volúmenes de tráfico de pasajeros o los ingresos generados por sus actividades comerciales. El volumen de tráfico de pasajeros de los aeropuertos de la Compañía depende de factores que se encuentran fuera de su control, incluyendo el atractivo de los centros comerciales, industriales y turísticos atendidos por los mismos. Por tanto, no existe garantía de que el volumen de tráfico de pasajeros de los aeropuertos de la Compañía se incrementará.

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

El factor más importante que afecta los resultados de operación y las actividades de la Compañía es el número de pasajeros que utilizan sus aeropuertos. El número de pasajeros que utilizan los aeropuertos de la Compañía (especialmente los aeropuertos de Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo) puede variar como resultado de factores que se encuentran fuera de su control, incluyendo el nivel de turismo en el país. Además, el volumen de tráfico de pasajeros de la Compañía puede verse afectado en forma adversa por los atractivos, la costeabilidad y la facilidad de acceso de otros destinos turísticos en México, tales como Cancún, Puerto Vallarta y Los Cabos, o en otros lugares tales como Puerto Rico, Florida, Cuba, Jamaica, la República Dominicana, las demás islas del Caribe y los destinos ubicados en Centroamérica. Es probable que las ventajas de los destinos atendidos por la Compañía se vean afectadas por las percepciones de los viajeros en cuanto a la seguridad y la estabilidad política y social de México. No existe garantía de que en el futuro el nivel de turismo y, en consecuencia, el número de pasajeros que utilizan los aeropuertos de la Compañía, se mantendrán estables o se incrementarán con respecto a los actuales.

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

En 2005 y los primeros seis meses de 2006, aproximadamente el 67.0% y el 68.1% de los ingresos de la Compañía provinieron de cuatro de sus 13 aeropuertos. En particular, el Aeropuerto Internacional de Monterrey es el aeropuerto más importante de la Compañía. La siguiente tabla muestra el porcentaje del total de los ingresos de la Compañía derivados de servicios aeroportuarios y no aeroportuarios, generado por estos aeropuertos durante los períodos indicados:

<b>Aeropuerto</b>	<b>Ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2005</b>	<b>Período de seis meses que terminó el 30 de junio de 2006</b>
Aeropuerto Internacional de Monterrey.....	43.4%	43.1%
Aeropuerto Internacional de Acapulco.....	8.6	10.1
Aeropuerto Internacional de Mazatlán.....	8.2	8.4
Aeropuerto Internacional de Culiacán.....	6.9	6.5
Nueve aeropuertos restantes.....	32.9	31.9
Total.....	<u>100.0%</u>	<u>100.0%</u>

Como resultado del importante porcentaje de los ingresos de la Compañía generado por estos cuatro aeropuertos, cualquier suceso o situación que afecte a dichos aeropuertos, especialmente al aeropuerto de Monterrey (Ver “Procedimientos Legales –Reubicación de un Ocupante del Aeropuerto Internacional de Monterrey”), podría tener un efecto adverso significativo sobre las actividades, los resultados de operación, los proyectos y la situación financiera de la Compañía.

*El cambio en los términos de las relaciones laborales de la Compañía podría tener un efecto adverso sobre sus resultados de operación*

A pesar de que actualmente la Compañía considera que mantiene buenas relaciones con sus empleados, el surgimiento de conflictos laborales futuros, incluyendo conflictos con sus empleados sindicalizados (que al 31 de diciembre de 2005 y al 30 de junio de 2006, representaban respectivamente el 60% y el 59% de su número total de empleados), y las consiguientes huelgas podrían tener un efecto adverso sobre sus resultados de operación.

*La pérdida de uno o varios de los principales clientes de la Compañía podría dar como resultado la pérdida de una cantidad importante de ingresos*

En 2005, Aeroméxico y sus filiales representaron el 25.2% del total de los ingresos generados por los aeropuertos de la Compañía, Mexicana y sus filiales representaron el 10.4%, y Aviaca y sus filiales representaron el 10.1%. Hasta el mes de diciembre de 2005, Aeroméxico, Mexicana y sus respectivas filiales eran propiedad de Cintra, una sociedad controladora operada por el Gobierno. En diciembre de 2005, Cintra vendió su participación accionaria en Mexicana y sus filiales a Grupo Posadas, S.A. de C.V. Tras dicha venta Cintra cambio su denominación a Consorcio Aeroméxico, S.A. de C.V. ("Consorcio Aeroméxico"). Ninguno de los contratos celebrados por la Compañía con las aerolíneas obliga a estas últimas a continuar utilizando los aeropuertos de la Compañía, y esta última no puede garantizar que en el supuesto de que alguno de sus principales clientes reduzca sus niveles de uso de sus aeropuertos, las demás aerolíneas añadirían vuelos a sus programas a manera de reemplazar los vuelos que dejen de ser operados por sus principales clientes. Además, Consorcio Aeroméxico ha anunciado su intención de vender la totalidad o una porción del resto de su participación accionaria en Aeroméxico y su filial, y la Compañía no puede garantizar que estas aerolíneas, al operar en forma independiente de Consorcio Aeroméxico, continuarían utilizando la totalidad o cualquiera de sus aeropuertos. En el supuesto de que la Compañía no continúe generando porcentajes similares de ingresos a través de sus principales clientes, sus actividades y resultados de operación podrían verse afectados en forma adversa.

En abril de 2006, el Gobierno suspendió temporalmente las operaciones de Líneas Aéreas Aerocalifornia, S.A. de C.V. ("Aerocalifornia"), que en 2005 representó aproximadamente el 6.0% de los ingresos de la Compañía, por cuestiones de seguridad relacionadas con su flota. A pesar de que Aerocalifornia reanudo sus operaciones de manera limitada en agosto de 2006, cualquier suspensión similar que afecte a las principales aerolíneas clientes de la Compañía podría tener un efecto adverso sobre los resultados de operación de la misma.

*Los ingresos derivados de los derechos por uso de aeropuerto que pagan los pasajeros (TUA) no están asegurados y en el caso de insolvencia por parte de alguna de las principales aerolíneas que utilizan nuestros aeropuertos, dichos ingresos se verían afectados.*

En los últimos años muchas aerolíneas han reportado pérdidas substanciales. Los ingresos derivados de el TUA relacionados con los principales clientes de la Compañía no están garantizados por fianzas u otros medios. En consecuencia, en el supuesto de que estas aerolíneas incurran en quiebra o suspensión de pagos, no existe garantía de que la Compañía lograría cobrar las cantidades facturadas a las mismas por concepto del TUA.

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

De enero de 2001 a noviembre de 2002, varias aerolíneas nacionales que utilizan los 13 aeropuertos de la Compañía (Aeroméxico, Mexicana, Aeromar y Aerolitoral) se rehusaron a pagar ciertos aumentos en los precios de los servicios aeroportuarios prestados por la misma. En diciembre de 2002, el importe facturado involucrado en el conflicto ascendía a \$3.7 millones. Como parte de este conflicto, dichas aerolíneas iniciaron acciones para impugnar la privatización del sector aeroportuario y la metodología utilizada por el sistema de tarifas máximas aplicable a partir de dicha privatización.

Posteriormente, la Compañía celebró con la Cámara Nacional de Aerotransportes ("CANAERO") y la SCT un convenio de transacción en virtud del cual resolvió los conflictos existentes con sus principales aerolíneas clientes y estableció precios específicos para los servicios aeronáuticos regulados prestados a las mismas. De conformidad con dicho convenio, la CANAERO accedió a forzar a dichas aerolíneas a celebrar (a) contratos relacionados con las tarifas de ciertos servicios aeronáuticos y (b) contratos de arrendamiento para los bienes utilizados por las mismas. A pesar de que el convenio con la CANAERO venció en diciembre de 2005, la Compañía continuó cobrando a las líneas aéreas, las cuotas acordadas bajo dicho convenio hasta octubre 31 de 2006, fecha en la cual GACN celebró un nuevo convenio con la CANAERO, el cual ofrece ciertos incentivos, incluyendo descuentos para las líneas aéreas que establezcan nuevas rutas y otras medidas que puedan incrementar el volumen de pasajeros en nuestros Aeropuertos.

Asímismo y toda vez que estas aerolíneas representan la mayor parte de los ingresos de la Compañía, en caso de que las mismas se rehúsen a continuar pagando las tarifas o a pagar los aumentos en las tarifas de los servicios aeronáuticos prestados por la Compañía, los resultados de operación de esta última podrían verse afectados en forma negativa.

*Las operaciones de los aeropuertos de la Compañía pueden verse afectadas por actos de terceros que se encuentran fuera del control de la misma*

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

Además, la Compañía depende de algunos servicios complementarios suministrados por terceros, tales como los de cocina aérea y personal de tierra. Por ejemplo, Consorcio Aeroméxico y Mexicana controlan en forma mancomunada a Servicios de Apoyo en Tierra ("SEAT") de conformidad con un contrato de coinversión. Consorcio Aeroméxico ha anunciado su intención de vender el resto de su participación accionaria en SEAT en forma independiente de su participación accionaria en Aeroméxico y su filial. Actualmente SEAT es el principal proveedor de servicios de manejo de equipaje y rampas en los aeropuertos de la Compañía. En el supuesto de que estos proveedores de servicios, incluyendo SEAT, suspendan sus operaciones en cualquiera de los aeropuertos de la Compañía, la misma se vería obligada a buscar un nuevo proveedor o a prestar dichos servicios por sí misma, y en cualquiera de ambos casos experimentaría un aumento en sus costos y un efecto adverso en sus resultados de operación.

*Los actos realizados por algunas personas que se ostentan como propietarios de los terrenos que integran una parte del Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez podrían dar lugar a que la concesión de la Compañía para operar dicho aeropuerto se declare nula*

Algunas personas que se ostentan como propietarios de una porción de los terrenos donde se ubica el Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez, presentaron en contra del mismo, de ASA y de la Compañía una demanda de reivindicación alegando que dichos terrenos se transmitieron incorrectamente al Gobierno. Recientemente, como alternativa ante la imposibilidad de reivindicar dichos terrenos en virtud de que los mismos conforman un aeropuerto, los demandantes exigieron el pago de daños por aproximadamente \$120 millones de Dólares. El 18 de mayo de 2005, un tribunal de segunda instancia ordenó a la Compañía devolver dichos terrenos. Recientemente un tribunal de segunda instancia declaró sin materia dicha resolución, anulando el proceso seguido y negó la acción del demandante. La decisión del Tribunal de segunda instancia se basó en disposiciones constitucionales y en los términos de las concesiones de GACN. No obstante, los demandantes pueden iniciar un nuevo procedimiento y, en el caso de que cualquier acción subsecuente resultara en una decisión sustancialmente similar a la resuelta el 18 de mayo de 2005 o de cualquier otra manera fuera adversa para GACN y el Gobierno no ejerza sus facultades de dominio eminente para retomar la posesión de los terrenos a fin de que la Compañía pueda continuar utilizándolos, situación que en opinión de la Compañía está prevista en sus concesiones, la concesión de la Compañía para operar el Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez se daría por terminada. En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez representó respectivamente el 5.2% y el 4.9% del total de los ingresos de la Compañía. Aun cuando la Compañía considera y la SCT le ha indicado a la misma que, de conformidad con los términos de sus concesiones, la terminación de la concesión para operar el aeropuerto de Ciudad Juárez no afectaría la validez de sus demás concesiones, y que el gobierno estaría obligado a indemnizarla por cualesquiera daños pecuniarios o de otro tipo derivados de la terminación de dicha concesión o de la emisión de una sentencia definitiva en favor de los demandantes, no existe manera de determinar el monto que, en su caso, importaría dicha indemnización, ni garantía de que la Compañía realmente recibiría dicha indemnización.

*La Compañía podría verse obligada al pago de impuesto predial como resultado de ciertas demandas interpuestas en su contra por algunos municipios*

Los municipios de Chihuahua, Ciudad Juárez, Reynosa, Tampico y Zihuatanejo han iniciado ciertos procedimientos administrativos de ejecución en contra de la Compañía por créditos fiscales por concepto de impuesto predial sobre los inmuebles donde se ubican los aeropuertos de dichas ciudades. En el caso de los aeropuertos de Chihuahua y Ciudad Juárez, los créditos fiscales se declararon nulos pero la Compañía prevé que estos municipios presentarán nuevos requerimientos de cobro. El importe total de impuesto predial reclamados por los municipios de Reynosa, Tampico y Zihuatanejo asciende respectivamente a \$0.3 millones, \$0.5 millones y \$10.2 millones, aunque cualquiera de dichas cantidades podría aumentar si los juicios correspondientes no se resuelven a favor de la Compañía. Además, otros municipios donde se encuentran ubicados los aeropuertos de la Compañía podrían interponer demandas similares. Para mayor información sobre estos procedimientos, véase la sección “La Compañía—Procedimientos Legales—Demandas de Pago de Impuesto Predial Interpuestas por Ciertos Municipios”.

La Compañía considera que los pasivos relacionados con estas demandas y procedimientos no tendrán, ya sea individualmente o en conjunto, un efecto adverso significativo sobre su situación financiera o sus resultados de operación consolidados, ya que considera que en el supuesto de que algún tribunal declare exigibles dichos impuestos en respuesta a cualquier procedimiento futuro, el propietario del inmueble es el único responsable de dichos impuestos y sus concesiones no la obligan a pagarlos. Sin embargo, el Gobierno no ha reconocido obligación alguna con respecto al pago de dichos impuestos, y las reformas constitucionales y al resto de la legislación aplicable podrían obligar a la Compañía a pagar impuestos prediales a los municipios en el futuro. La Compañía no puede predecir el importe de cualesquiera obligaciones futuras por dicho concepto, ni los criterios que se utilizarían para calcularlos. En el supuesto de dichas reformas y de que las cantidades exigibles resulten significativas, las mismas podrían tener un efecto adverso significativo sobre la situación financiera o los resultados de operación de la Compañía. En el supuesto de que la Compañía considere que existe un alto índice de probabilidad de que dichos procedimientos se resuelvan en términos desfavorables para la misma, constituirá las reservas necesarias para cubrir dichos pasivos.

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

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

Periódicamente las regiones norte y centro del país se ven afectadas por lluvias torrenciales y huracanes (especialmente durante los meses de julio a septiembre), y por temblores. El desastre natural más reciente que afectó a los aeropuertos de la Compañía fue el Huracán Emily en julio de 2005, que provocó la cancelación de varios vuelos con origen o destino en el Aeropuerto Internacional de Monterrey y ocasionó daños menores en los aeropuertos internacionales de Reynosa y Tampico. Además, el Aeropuerto Internacional de Acapulco es susceptible a inundaciones esporádicas como resultado de los aguaceros. Los desastres naturales pueden obstaculizar las operaciones de la Compañía, dañar la infraestructura necesaria para sus operaciones, o afectar en forma adversa la llegada de vuelos y los destinos atendidos por sus aeropuertos. La ocurrencia de desastres naturales en los destinos atendidos por la Compañía podría afectar en forma adversa sus actividades, resultados de operación, proyectos y situación financiera. La Compañía cuenta con pólizas de seguro que amparan sus instalaciones aeroportuarias contra los daños ocasionados por los desastres naturales, accidentes u otros acontecimientos similares, pero dichas pólizas no amparan las pérdidas ocasionadas por la interrupción de sus actividades. Además, en caso de pérdidas no existe garantía de que las pérdidas derivadas de los daños sufridos por las instalaciones aeroportuarias no serán superiores a los límites previstos en las pólizas de seguro de la Compañía.

*Las operaciones de la Compañía están expuestas a un alto riesgo de interrupción debido a que varios de sus aeropuertos dependen de una sola pista comercial*

Al igual que muchos otros aeropuertos nacionales e internacionales alrededor del mundo, varios de los aeropuertos de la Compañía, incluyendo los aeropuertos internacionales de Mazatlán y Zihuatanejo, tienen una sola pista para vuelos comerciales. A pesar de que la Compañía trata de mantener sus pistas en buenas condiciones y les proporciona mantenimiento en horas de bajo tráfico, no puede garantizar que la operación de las mismas no sufrirá interrupciones debido a labores de mantenimiento o reparación. Además, las pistas de la Compañía podrían requerir mantenimiento o reparaciones imprevistas como resultado de desastres naturales, accidentes de aviación y otros factores que se encuentran fuera de su control. El cierre de cualquier pista por un período prolongado podría tener un efecto adverso significativo sobre las actividades, los resultados de operación los proyectos y la situación financiera de la Compañía.

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

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

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

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

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

La Compañía subcontrata algunos servicios necesarios para sus operaciones. En el supuesto de que sus subcontratistas incumplan con sus obligaciones bajo los contratos respectivos, la Compañía podría incurrir en costos adicionales para obtener sustitutos y podría verse expuesta a responsabilidad por los servicios que se vea obligada a prestar por sí misma, lo cual podría afectar en forma adversa sus resultados de operación.

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

La Compañía está obligada a proteger al público que utiliza sus aeropuertos y a reducir el riesgo de accidentes en los mismos. Al igual que cualquier empresa que trate con el público, la Compañía está obligada a implementar ciertas medidas para la protección del mismo, incluyendo la instalación de sistemas contra incendio en las áreas públicas y el diseño y mantenimiento de estacionamientos para vehículos y vías de acceso que cumplan con los requisitos aplicables en materia de seguridad de las vías públicas. La Compañía también está obligada a adoptar ciertas medidas relacionadas con sus actividades aeronáuticas, incluyendo el mantenimiento, administración y supervisión de instalaciones aeronáuticas, la prestación de servicios de rescate y extinción de incendios para aeronaves, la medición de los coeficientes de fricción de sus pistas, el establecimiento de sistemas para controlar las

inundaciones en el Aeropuerto Internacional de Acapulco, y el establecimiento de sistemas para controlar la amenaza representada por los pájaros y otros animales salvajes. Estas obligaciones podrían incrementar el riesgo de que la Compañía resulte responsable ante terceros por las lesiones personales o los daños a bienes causados por sus operaciones.

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

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

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

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

*Las reformas a la legislación ambiental podrían restringir el crecimiento de algunos aeropuertos de la Compañía*

Varios aeropuertos de la Compañía (tales como los aeropuertos internacionales de Ciudad Juárez, Tampico y Torreón) están ubicados en zonas urbanas con una gran densidad de población que están sujetas a una regulación ambiental más estricta que la de otras zonas menos pobladas. En caso de que las autoridades ambientales adopten un régimen legal más restrictivo en cualquiera de dichas zonas (incluyendo restricciones a la contaminación por ruido), la capacidad de la Compañía para ampliar estos aeropuertos a fin de satisfacer el aumento en la demanda podría verse limitada, lo cual podría afectar en forma adversa sus resultados de operación. Además, el cumplimiento de la legislación ambiental que se promulgue en el futuro podría obligar a la Compañía a incurrir en costos adicionales para garantizar que sus aeropuertos cumplieran con la misma, y en el supuesto de que la Compañía incumpla con lo dispuesto por la legislación ambiental vigente o futura podría verse sujeta a la imposición de multas y otras sanciones.

*La Compañía podría verse sujeta a responsabilidad como resultado de sus procedimientos de revisión del equipaje*

Recientemente la OACI emitió ciertos lineamientos de seguridad en virtud de los cuales, a partir de enero de 2006, el equipaje documentado en todos los vuelos comerciales internacionales, y a partir de julio de 2006 el equipaje documentado en todos los vuelos comerciales nacionales, debe someterse a un amplio proceso de revisión para la detección de explosivos. A pesar de que el gobierno aún no ha promulgado una ley que haga obligatorio este proceso de revisión del equipaje, la Compañía prevé que en un futuro próximo la ley exigirá que las aerolíneas cumplan con el mismo. Actualmente la Compañía está negociando con las principales aerolíneas que utilizan sus aeropuertos, ciertos contratos de prestación de servicios en virtud de los cuales la Compañía se obligaría a adquirir, instalar y operar nuevos equipos

de revisión de equipaje y a implementar otros procedimientos de revisión con el objeto de facilitar que dichas aerolíneas cumplan con los nuevos lineamientos de revisión del equipaje. En tanto los nuevos equipos de revisión entran en funcionamiento, el equipaje documentado seguirá revisándose a mano para cumplir con los nuevos lineamientos de revisión. A pesar de que la ley responsabiliza a las aerolíneas por los errores en la revisión del equipaje, la adquisición, instalación y operación del nuevo equipo por parte de la Compañía podría incrementar el riesgo de que la misma se vea responsabilizada como resultado de su participación en el proceso de revisión.

Actualmente la Compañía es responsable de revisar el equipaje de mano de los pasajeros antes del abordaje. Esta obligación podría incrementar el riesgo de que la Compañía se vea responsabilizada por las lesiones sufridas por los pasajeros o los daños ocasionados a sus bienes durante el proceso de revisión.

*La disminución de las distribuciones pagadas a la Compañía por sus subsidiarias operativas podría limitar su capacidad para pagar dividendos y hacer frente a sus pasivos.*

La Compañía es una sociedad controladora que no tiene operaciones ni activos significativos salvo por las acciones representativas del capital social de las subsidiarias en las que participa como accionista mayoritario. La Compañía depende de que sus subsidiarias le distribuyan fondos suficientes para pagar prácticamente todo el flujo interno de efectivo, incluyendo el flujo de efectivo necesario para pagar dividendos y pasivos. En virtud de lo anterior, el flujo de efectivo se vería afectado si la Compañía no recibiera dividendos y otros ingresos de parte de sus subsidiarias. La capacidad de sus subsidiarias para pagarle dividendos u otras transferencias a la Compañía está sujeta a limitaciones legales, incluyendo su obligación de conformidad con las leyes aplicables, de constituir la reserva legal con las utilidades obtenidas antes del pago de cualquier dividendo.

### **Riesgos Relacionados con los Accionistas de la Compañía**

*Después de la Oferta Global, Aeroinvest y SETA seguirán controlando la administración de la Compañía, y los intereses de dichas empresas podrían ser distintos a los del resto de los accionistas*

Independientemente del número de acciones Serie B que se coloque a través de la Oferta Global, después de la Oferta Global, SETA seguirá siendo titular de acciones Serie BB que actualmente representan el 14.7% del capital en circulación de GACN y acciones Serie B que actualmente representan el 2.0% de dicho capital, y Aeroinvest, el principal accionista de SETA, será titular de acciones Serie B representativas de otro 35.28%. De conformidad con los estatutos sociales de GACN, SETA (en su carácter de titular de las acciones Serie BB) tiene derecho de proponer al Consejo de Administración de la Compañía el o los nombres de los candidatos a ser designados como Director General, designar y remover a la mitad de los directivos relevantes (incluyendo al Director de Finanzas, al Director de Operaciones y al Director Comercial), y designar a tres miembros del Consejo de Administración de la Compañía. Además, de conformidad con los estatutos sociales de GACN, SETA (en su carácter de titular de las acciones Serie BB) tiene derecho de vetar algunas decisiones que deben ser aprobadas por los accionistas (incluyendo el pago de dividendos, la reforma de los estatutos sociales de GACN y la modificación de su derecho de designar a ciertos directivos relevantes de esta última). Asimismo, ciertos asuntos que de conformidad con los estatutos sociales de GACN deban ser aprobados por su Consejo de Administración, requerirán el voto favorable de la mayoría de los consejeros designados por SETA. Véase la sección “Descripción del Capital Social—Facultades del Consejo de Administración—Facultades de los Consejeros Designados por los Accionistas de la Serie BB”. En el caso de que se diera por terminado el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, los derechos especiales de SETA quedarán sin efectos y las acciones Serie BB se convertirán en acciones Serie B. Si en cualquier momento antes del 14 de junio de 2015 SETA tuviese acciones Serie BB que representen menos del 7.65% del capital social de GACN, SETA perderá sus derechos de veto (aunque el resto de sus derechos no se verán afectados). Si en cualquier momento posterior al 14 de junio de 2015, SETA tuviese acciones Serie BB que representen menos del 7.65% del capital social de GACN, dichas acciones se convertirán obligatoriamente en acciones Serie B y todos los derechos especiales de

SETA quedarán sin efecto. En tanto SETA sea titular de cuando menos el 7.65% del capital social de GACN, ya sea antes o después del 15 de junio de 2015, todos sus derechos especiales continuarán vigentes. De conformidad con los estatutos sociales de GACN, el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología y el Contrato de Participación, SETA está obligada a conservar cuando menos el 51% de sus acciones Serie BB hasta el 14 de junio de 2007, y después de dicha fecha podrá enajenar anualmente hasta una octava parte de dicho 51%. Para una explicación de los derechos y obligaciones de SETA con respecto a la administración de la Compañía, véanse las secciones “Administración—Comités”, “Descripción del Capital Social” y “Accionistas Principales y Accionista Vendedor”.

En tanto el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología continúe vigente y SETA sea titular de cualesquiera acciones Serie BB, SETA también estará obligada a designar a los mismos directivos que actualmente tiene derecho a designar de conformidad con los estatutos sociales de GACN. El Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología establece los requisitos con los que deben cumplir los directivos nombrados por SETA. El Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología vencerá el 14 de junio de 2015 a menos que sea prorrogado por las partes.

Los derechos de veto correspondientes a SETA como titular de acciones Serie BB representativas de cuando menos el 7.65% del capital social de la Compañía, y su derecho de designar a ciertos consejeros y funcionarios de esta en su carácter de titular de las acciones Serie BB hasta el 14 de junio de 2015, se mantendrán vigentes en tanto SETA sea titular de cuando menos una acción Serie BB y el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología continúe en vigor, y podrían afectar en forma adversa las operaciones de la Compañía y constituir un obstáculo para que esta última atraiga a un nuevo accionista estratégico y/u operador. A través de su derecho para designar y remover a ciertos directivos de la Compañía, SETA tiene la facultad de determinar el manejo de la administración de la Compañía en relación con cuestiones tales como su estrategia de negocios, sus planes de financiamiento, sus pagos de dividendos, sus adquisiciones, y sus enajenaciones de activos o líneas de negocios.

Además de los derechos especiales correspondientes a SETA, de conformidad con la ley, Aeroinvest, como titular del 35.28% del capital social de GACN, tiene derecho de designar a un miembro del Consejo de Administración de la Compañía por cada 10% de las acciones representativas del capital social de GACN de las que sea propietaria. Por tanto, el 35.28% de las acciones representativas del capital social de GACN que son propiedad de Aeroinvest confieren a esta última el derecho de designar a tres miembros del Consejo de Administración de la Compañía. SETA y Aeroinvest son sociedades subsidiarias de Empresas ICA.

Los intereses de SETA y Aeroinvest podrían ser contrarios a las preferencias y expectativas del resto de los accionistas, y la Compañía no puede garantizar que SETA y Aeroinvest, y los directivos nombrados por las mismas, ejercerán sus derechos de manera que favorezcan los intereses del resto de los accionistas.

*En el supuesto de que SETA o Aeroinvest, que después de la Oferta Global serán los principales accionistas de la Compañía, vendan o enajenen por cualquier otro título la totalidad o una parte de sus participaciones accionarias en la Compañía, las actividades de esta última podrían verse afectadas*

De conformidad con lo antes descrito, actualmente SETA y Aeroinvest ejercen una influencia significativa en la administración de la Compañía. Los estatutos sociales de la Compañía y algunos de los contratos celebrados con motivo del proceso de privatización establecen que SETA está obligada a conservar cuando menos el 51% de sus acciones Serie B hasta el 14 de junio de 2007, y después de dicha fecha podrá enajenar anualmente hasta una octava parte de dicho 51%. SETA (en su carácter de titular de las acciones Serie BB) tiene derecho de proponer al Consejo de Administración de la Compañía el o los nombres de los candidatos a ser designados como Director General, designar y remover a la mitad de los funcionarios de primer nivel (incluyendo al Director de Finanzas, al Director de Operaciones y al Director Comercial), y designar a tres miembros del Consejo de Administración. En tanto SETA sea titular de acciones Serie BB que representen cuando menos el 7.65% del capital social de GACN, la reforma de los estatutos sociales de esta última para eliminar los derechos antes mencionados estaría sujeta al

consentimiento de SETA. En el supuesto de que la participación accionaria de SETA en GACN disminuya a menos de dicho porcentaje, la administración de la Compañía podría cambiar en forma significativa y sus operaciones podrían verse afectadas como resultado de ello. En el supuesto de terminación del Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, SETA podría dejar de tener los derechos especiales conferidos por las acciones Serie BB, lo cual podría afectar y trastornar las actividades de la Compañía.

Además, en diciembre de 2005, Aeroinvest adquirió acciones Serie B representativas del 35.3% del capital en circulación de GACN y posteriormente transmitió dichas acciones a un fideicomiso de garantía, con el objeto de garantizar sus obligaciones bajo un contrato de crédito por \$125 millones de Dólares con WestLB AG, cuyos recursos se utilizaron para financiar la adquisición de dichas acciones. Asimismo, Aeroinvest celebró un contrato de crédito con WestLB AG por \$15 millones de Dólares, mismo que recientemente fue modificado para, entre otras cosas, incrementar el monto del crédito por \$40 millones de Dólares, para un total de \$55 millones de Dólares. En este prospecto el término "Créditos Aeroinvest" significa conjuntamente el crédito por \$125 millones de Dólares y el crédito por \$55 millones de Dólares. El 25 de octubre de 2006, WestLB AG vendió y cedió los derechos que le correspondían con base en los Créditos Aeroinvest a Halkin Finance Plc, una sociedad afiliada de Merrill Lynch & Co. En el supuesto de que Aeroinvest incumpla con sus obligaciones bajo los Créditos Aeroinvest, Halkin Finance Plc tendría el derecho de vender las acciones Serie B propiedad de Aeroinvest. Actualmente, Aeroinvest está negociando con sus acreedores el refinanciamiento de sus obligaciones bajo los Créditos Aeroinvest.

Adicionalmente, en diciembre 2005 Aeroinvest celebró un convenio con NAFIN, por virtud del cual Aeroinvest estaría obligado en o después de diciembre de 2010, una vez que se cumplan ciertas condiciones a ser acordadas entre las partes, a (i) vender las acciones Serie B representativas del 35.28% del capital social de GACN de las que es propietaria, o bien, (ii) depositar dichas acciones en un fideicomiso de voto. Obligación de Aeroinvest de vender o depositar las acciones Serie B en un fideicomiso de voto. La Compañía no puede asegurar cuales serán estas condiciones o si en su caso serán realizadas. Con el fin de tomar una decisión de negocios, los inversionistas deberían asumir que estas condiciones serán acordadas y realizadas y que Aeroinvest quedara obligado a vender sus acciones Serie B o depositarlas en un fideicomiso de voto. Las acciones que sean depositadas en este fideicomiso de voto, serán votadas en el mismo sentido en que sean votadas la mayoría de las acciones del capital social de la Compañía en cada asamblea de accionistas, con la excepción de que Aeroinvest podrá votar dichas acciones depositadas con relación a ciertos derechos asignados a los accionistas minoritarios, de acuerdo a la legislación aplicable. De acuerdo con los términos del fideicomiso de votación, los derechos de voto de Aeroinvest incluirían el derecho para (i) designar un consejero por cada 10% del capital de la Compañía de que sea propietario y (ii) votar sus acciones Serie B en asuntos relacionados con la aprobación del pago de dividendos. En el supuesto de que Aeroinvest, vendiera o enajenara sus acciones Serie B, SETA y Aeroinvest dejarían de controlar la Compañía, lo cual podría afectar adversamente nuestros resultados de operación y como consecuencia el precio de nuestra acción Serie B podría disminuir. Dicha venta de las acciones o depósito de las mismas en el fideicomiso, no afectaría a las acciones Serie BB de las que SETA es propietaria. Ver "Accionistas Principales y Accionista Vendedor - Contratos Relacionados con Aeroinvest".

*De conformidad con los créditos adquiridos por Aeroinvest, se establecieron restricciones financieras importantes a la Compañía, mismas que podrían limitar nuestra flexibilidad, evitando que participemos en la capitalización de oportunidades de negocio.*

De conformidad con los Créditos Aeroinvest, tanto Aeroinvest como sus subsidiarias, incluyendo a la Compañía, están obligados a cumplir con ciertas obligaciones de hacer. Estas obligaciones de hacer imponen a la Compañía limitaciones financieras y de carácter operativo importantes, las cuales limitan nuestra capacidad para, entre otros:

- Contraer deuda adicional;
- Realizar inversiones;
- Disponer de nuestros activos;

- Imponer gravámenes; y
- Consolidar, fusionar o vender sustancialmente todos nuestros activos.

Actualmente Aeroinvest está negociando con sus acreedores un refinanciamiento de sus obligaciones bajo los Créditos Aeroinvest, el cual vence en mayo de 2007. Los términos de dicho refinanciamiento, en su caso, podrían imponer restricciones operativas o financieras de carácter similar o más gravosas a las actualmente en vigor.

### **Riesgos Relacionados con México**

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

En los últimos años los pasajeros terminales nacionales han representado aproximadamente el 76% del volumen de tráfico de pasajeros de los aeropuertos de la Compañía. Además, todos los activos de la Compañía están ubicados en México y todas sus operaciones se llevan a cabo en el país. En consecuencia, las actividades, la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía podrían verse afectados en forma adversa por la situación general de la economía nacional, la devaluación del peso, la inflación, el aumento en las tasas de interés y los acontecimientos políticos, sociales y económicos del país.

En el pasado (especialmente de 1982 a 1987, de diciembre de 1994 a 1995, y durante 1998), México ha experimentado condiciones económicas adversas, incluyendo un crecimiento económico lento o negativo y altos índices de inflación. Además, las crisis económicas de Asia y Rusia, y la inestabilidad financiera de Argentina, Brasil, Venezuela y otros lugares ocasionaron un aumento en la volatilidad de los mercados financieros internacionales, lo cual desaceleró aún más el crecimiento económico del país.

En 2003, 2004 y 2005, el producto interno bruto del país ("PIB") creció en un 1.4%, un 4.4% y un 3.0%, respectivamente. En 2003, 2004 y 2005, el índice anual de inflación, medido en términos de los cambios en el INPC, fue del 4.0%, el 5.2% y el 3.3%, respectivamente. En 2003, 2004 y 2005, la tasa de interés promedio de los Certificados de la Tesorería de la Federación ("Cetes") a 28 días fue del 6.3%, el 6.8% y el 9.2%, respectivamente. Durante los primeros seis meses de 2006, el índice de inflación fue del 0.7%, la tasa promedio de los Cetes a 28 días fue del 7.0%, y el peso se depreció en un 6.0% (en términos nominales) frente al dólar.

En el supuesto de que la economía nacional caiga en una recesión, o de que la inflación y las tasas de interés aumenten en forma significativa, las actividades, los resultados de operación, los proyectos y la situación financiera de la Compañía podrían verse afectadas en forma adversa debido, entre otras cosas, a que la demanda de servicios de transporte podría disminuir. La Compañía no puede garantizar que no ocurrirán sucesos similares a los antes descritos, o que la repetición de estos u otros sucesos similares no afectará en forma adversa sus actividades, resultados de operación, proyectos y situación financiera.

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

En 1995, tras la devaluación del peso y la crisis económica de 1994, el volumen total de tráfico de pasajeros en los aeropuertos de la Compañía (que en ese entonces eran operados por otra empresa) disminuyó con respecto al de los años anteriores como reflejo de la disminución en el volumen de tráfico de pasajeros a nivel nacional. Cualquier depreciación futura del peso podría reducir el volumen de tráfico de pasajeros nacionales de la Compañía, lo que a su vez podría tener un efecto adverso significativo en sus resultados de operación.

Al 31 de diciembre de 2005 y al 30 de junio de 2006, la Compañía no tenía deudas significativas. A pesar de que actualmente la Compañía tiene planeado financiar las inversiones previstas en su estrategia de negocios con el flujo de efectivo generado por sus operaciones, la misma podría contratar deuda denominada en Dólares para financiar la totalidad o una parte de dichas inversiones. Cualquier devaluación del peso podría incrementar el importe de los intereses devengados por la deuda denominada en Dólares que la Compañía contrate, y podría ocasionarle pérdidas cambiarias.

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

*La situación política del país podría afectar en forma adversa y significativa su política económica y, en consecuencia, las actividades de la Compañía*

El 2 de julio de 2006, se celebraron elecciones presidenciales y legislativas en el país. Con base en el resultado del conteo preliminar de votos y casillas electorales, el Instituto Federal Electoral anunció el 6 de julio de 2006 que Felipe de Jesús Calderón Hinojosa, candidato por el partido de centro derecha Partido Acción Nacional (PAN), obtuvo una mayoría de votos con un margen muy reducido sobre Andrés Manuel López Obrador, el candidato por el partido de izquierda, Partido de la Revolución Democrática (PRD). Aduciendo fraude electoral, Andrés López Obrador interpuso recursos legales en contra de los resultados preliminares de conteo de votos y casillas electorales, y, asimismo, encabezó una serie de manifestaciones en la ciudad de México. El 5 de septiembre de 2006, el Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación dictó su resolución definitiva, en la que declaró como Presidente Constitucional de México al señor Felipe de Jesús Calderón Hinojosa. A la fecha, Andrés López se ha negado a reconocer como válida la elección. Adicionalmente, el señor López Obrador ha anunciado que continuará encabezando demostraciones de protesta y manifestaciones a la elección presidencial y a la legitimidad del Sr. Felipe de Jesús Calderón Hinojosa y su victoria. No podemos predecir las consecuencias que estas demostraciones de protesta puedan tener en el Gobierno o en las condiciones económicas de México.

A pesar de que el PAN ganó la mayoría de curules en el el Congreso de la Unión, después de la elección, ningún partido político aseguró su mayoría en alguna de las Camaras del Congreso de la Unión. La ausencia de un partido mayoritario en el congreso y la falta de alineación entre el poder legislativo y el presidente electo continuarán por lo menos hasta la siguiente elección de diputados y senadores para el Congreso de la Unión en 2009. Esta situación, en conjunto con las manifestaciones que se prevé continuará encabezando el Sr. Andrés López, junto con miembros de su partido, PRD, podría ocasionar una crisis de gobernabilidad o inestabilidad política, que traería como consecuencia un efecto adverso en nuestra situación financiera y resultados de operación. La Compañía no puede garantizar que los acontecimientos políticos futuros, sobre los que no tenemos control alguno, no tendrán un efecto adverso y significativo sobre sus resultados de operación y situación financiera.

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

En los últimos años el gobierno ha reformado el régimen fiscal de las empresas, incluyendo la Compañía. Los términos de las concesiones de la Compañía no la eximen de cualesquiera reformas a la legislación fiscal. En el supuesto de que el gobierno reforme la legislación fiscal de manera que las obligaciones de pago de impuesto sobre la renta o impuesto al activo de la Compañía se incrementen en forma significativa, la misma estaría obligada a pagar las cantidades más elevadas que resulten exigibles de conformidad con dichas reformas, lo cual podría tener un efecto adverso significativo sobre sus resultados de operación. Además, las reformas constitucionales o de otras leyes también podrían tener un efecto adverso significativo sobre los resultados de operación de la Compañía.

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

Los precios de mercado de los valores de emisoras mexicanas pueden verse afectados en distintas medidas por las condiciones económicas y de mercado imperantes en otros países. Aun cuando las

condiciones económicas de estos países pueden ser substancialmente distintas de las imperantes en México, las reacciones de los inversionistas ante los sucesos ocurridos en cualquiera de dichos países pueden tener un efecto adverso sobre los precios de mercado de los valores de emisoras mexicanas. En los últimos años, los precios de los valores representativos tanto de deuda como de capital se han visto afectados en forma adversa por la drástica caída en los mercados de valores asiáticos y las crisis económicas de Rusia, Brasil, Argentina y Venezuela.

Además, en los últimos años la situación económica de México ha estado cada vez más ligada a la situación económica de los Estados Unidos. Por tanto, la existencia de condiciones económicas adversas en los Estados Unidos podría tener un efecto adverso significativo en la economía nacional. No existe garantía de que el precio de mercado de los valores emitidos por la Compañía no se verá afectado en forma adversa por los acontecimientos que ocurran en otros países.

*Las actividades de la Compañía podrían verse afectadas en forma adversa por los desaceleres en la economía de los Estados Unidos*

En 2005, el 10.8% y el 12.6% de los pasajeros terminales atendidos por los aeropuertos de la Compañía llegaron y salieron, respectivamente, en vuelos internacionales. En los primeros seis meses de 2006, el 11.2% y el 13.6% de los pasajeros terminales atendidos por los aeropuertos de la Compañía llegaron y salieron, respectivamente, en vuelos internacionales. Al igual que en el caso de otras empresas, las actividades de la Compañía dependen de la situación económica de los Estados Unidos y se ven especialmente influenciadas por las tendencias de dicho país con respecto a los viajes de placer, los niveles de gasto de los consumidores y el turismo internacional. Es probable que los sucesos y las condiciones que afecten a la economía de los Estados Unidos tengan un efecto adverso significativo sobre las actividades, los resultados de operación, los proyectos y la situación financiera de la Compañía.

La Compañía no puede predecir el efecto de los futuros ataques o amenazas terroristas en los Estados Unidos o las represalias tomadas por dicho país en respuesta a tales sucesos, sobre su economía nacional. Cualquier desacelere en la economía de los Estados Unidos podría afectar en forma negativa los resultados de operación de la Compañía, y es probable que la verificación de una crisis prologada en los Estados Unidos tenga un efecto adverso significativo sobre los resultados de operación de la Compañía.

### **Riesgos Relacionados con la Oferta Global y nuestros Valores**

*Es posible que no llegue a desarrollarse un mercado para las acciones Serie B de la Compañía*

Antes de la Oferta Global no ha existido mercado público alguno para las acciones Serie B de la Compañía. La Compañía ha solicitado la inscripción de las acciones Serie B para su cotización en la BMV. La Compañía no puede predecir la medida en que el interés de los inversionistas en sus acciones Serie B conducirá al desarrollo de un mercado de cotización para las mismas. Además, en el supuesto de que se desarrolle dicho mercado la Compañía no puede predecir el nivel de liquidez del mismo. Si el volumen de intermediación de las acciones Serie B de la Compañía disminuye por debajo de ciertos niveles, la inscripción de sus acciones podría cancelarse y ello reduciría aún más la liquidez de las mismas.

Es posible que las acciones Serie B se coticen a precios de mercado inferiores a su precio de oferta inicial. El precio de oferta inicial de las acciones Serie B se determinó con base en negociaciones celebradas entre NAFIN (en su carácter de Accionista Vendedor de conformidad con las instrucciones de la SCT) y los representantes de los Intermediarios Colocadores, y puede no ser indicativo de los precios de cotización que se obtendrán en el mercado después de la Oferta Global en caso de que efectivamente se desarrolle un mercado para las mismas.

*Las ventas futuras de acciones por el Accionista Vendedor, Aeroinvest y SETA podrían deprimir el precio de las acciones Serie B de la Compañía*

Actualmente se encuentran en circulación 341,200,000 acciones Serie B. Después de la Oferta Global, las acciones Serie B colocadas a través de la misma podrán venderse libremente y sin restricción alguna. Las ventas de cantidades importantes de acciones Serie B podrían deprimir el precio de mercado de dichas acciones, y la Compañía no puede garantizar que dicho precio se recuperará tras cualquier disminución en el mismo.

La siguiente tabla muestra el número de acciones Serie B (incluyendo la opción de sobreasignación, en caso de que ésta no se ejerciera) que podrían llegar a venderse en el futuro:

<b>Número de acciones Serie B que pueden ser vendidas</b>	<b>Fecha en la que podrán venderse las acciones Serie B sujetas a restricciones para su transmisión</b>
0	En la fecha de este prospecto.
174'173,914	Una vez transcurridos 180 días contados a partir de la fecha de este prospecto, y después de dicha fecha.

La tabla que antecede presupone la eficacia de ciertas obligaciones asumidas para con los Intermediarios Colocadores en virtud de las cuales la Compañía, el Accionista Vendedor, Aeroinvest y SETA se han obligado a no emitir, vender o en cualquier otra forma enajenar acciones. La Compañía no puede garantizar que dichas obligaciones no se darán por terminadas antes de que concluya el período de 180 días siguientes a la Oferta Global sin que los Intermediarios Colocadores den aviso de ello a los inversionistas.

Adicionalmente, Aeroinvest ha transmitido sus acciones Serie B representativas del 35.28% del capital social de GACN a un fideicomiso de garantía a fin de garantizar las obligaciones de Aeroinvest bajo los Créditos Aeroinvest. En caso de que Aeroinvest incumpliera con sus obligaciones bajo los Créditos Aeroinvest, Halkin Finance Plc tendría el derecho de ejecutar la venta de las acciones Serie B propiedad de Aeroinvest. Adicionalmente, en diciembre 2005 Aeroinvest celebró un convenio con NAFIN, por virtud del cual Aeroinvest estaría obligado en o después de diciembre de 2010, una vez que se cumplan ciertas condiciones a ser acordadas entre las partes, a (i) vender las acciones Serie B representativas del 35.28% del capital social de GACN de las que es propietaria, o bien, (ii) depositar dichas acciones en un fideicomiso de voto. Véase la sección "Accionistas Principales y Accionista Vendedor - Contratos Relacionados con Aeroinvest". La Compañía no puede asegurar cuales serán estas condiciones o si en su caso serán realizadas. Con el fin de tomar una decisión de negocios, los inversionistas deberían asumir que estas condiciones serán acordadas y realizadas y que Aeroinvest quedara obligado a vender sus acciones Serie B o depositarlas en un fideicomiso de voto. Las acciones que sean depositadas en este fideicomiso de voto, serán votadas en el mismo sentido en que sean votadas la mayoría de las acciones del capital social de la Compañía en cada asamblea de accionistas, con la excepción de que Aeroinvest podrá votar dichas acciones depositadas con relación a ciertos derechos asignados a los accionistas minoritarios, de acuerdo la legislación aplicable y la aprobación del pago de dividendos y la aprobación de la información financiera para esos efectos.

Para una descripción más detallada de esta obligación, véase la sección "Accionistas Principales y Accionista Vendedor—Contratos Relacionados con Aeroinvest".

*Debido al relativamente bajo nivel de liquidez y alto nivel de volatilidad del mercado nacional de valores, el precio de mercado y los volúmenes de cotización de las acciones Serie B de la Compañía podrían experimentar fluctuaciones significativas*

La BMV es una de las bolsas de valores más grandes de América Latina en términos de capitalización de mercado, pero aún así es relativamente pequeña, ilíquida y volátil en comparación con otros mercados internacionales. A pesar de que el público participa en las operaciones con valores a través de la BMV, una parte substancial de las operaciones celebradas en la misma consiste en operaciones

realizadas por inversionistas institucionales o en representación de los mismos. Estas características del mercado limitan la capacidad de los tenedores de acciones Serie B para vender dichas acciones y también pueden afectar en forma adversa el precio de mercado de las mismas.

*Los estatutos sociales de GACN pueden desalentar adquisiciones y deprimir el mercado para las Acciones.*

Ciertas disposiciones de los estatutos sociales de GACN podrían tener el efecto de retrasar, diferir o prevenir una adquisición hostil de las acciones de GACN, que podría ser apoyada por ciertos accionistas. Por ejemplo, no obstante que la LMV establece que una adquisición de más 50% del capital social implica la obtención del control de una emisora y la obligación del adquirente de llevar a cabo una oferta pública de compra por el 100% del capital social de una emisora, en el caso de GACN, de conformidad con sus estatutos sociales, cualquier persona que adquiriera el 30% o más de las acciones ordinarias del capital social de GACN, después de haber obtenido el consentimiento correspondiente por parte del Consejo de Administración, será requerido para adquirir hasta el 100% de las acciones del capital social de GACN, a menos que el 95% de los tenedores del capital social de la Compañía acuerden modificar los estatutos sociales de GACN, para eliminar tal condición. Este tipo de disposiciones pueden reducir el interés de ciertos inversionistas en las Acciones.

### **Riesgos Relacionados con las Proyecciones a Futuro**

Este prospecto contiene declaraciones con respecto al futuro que están incluidas principalmente en esta sección y en las secciones tituladas “Resumen”, “Comentarios y Análisis de la Administración Sobre la Situación Financiera y los Resultados de Operación” y “La Compañía”. Estas declaraciones con respecto al futuro están basadas en gran medida en las opiniones, expectativas y proyecciones actuales de la Compañía con respecto a los sucesos y tendencias financieras futuras que pueden afectar sus actividades. Existen muchos factores importantes además de los descritos en este prospecto que pueden ocasionar que los resultados reales de la Compañía difieran en forma significativa de los descritos en las relaciones con respecto al futuro, incluyendo, entre otros, los siguientes:

- la situación económica, política, demográfica y de negocios en el país y, especialmente, en los mercados geográficos donde opera;
- los cambios en sus tarifas máximas;
- disminución en sus ingresos derivados de sus servicios aeronáuticos;
- los posibles disturbios o interrupciones en sus servicios;
- la inflación y la depreciación o devaluación del peso;
- la revocación o terminación anticipada de sus concesiones por la SCT;
- los cambios en sus programas maestros de desarrollo o su capacidad para cumplir con las obligaciones previstas en los mismos;
- los cambios en los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga;
- los cambios en la competencia dentro de los mercados donde opera, y
- el régimen legal vigente y futuro aplicable a la misma.

Las declaraciones con respecto al futuro pueden identificarse por el uso de los términos “considera”, “busca”, “estima”, “prevé”, “pretende”, “espera” y otros términos similares. Las declaraciones con respecto al futuro incluyen información sobre los resultados de operación, las estrategias de negocios,

los planes de financiamiento, la posición competitiva, el ambiente imperante en la industria, las oportunidades de crecimiento, los efectos de la nueva legislación y los efectos de la competencia en el futuro. Las declaraciones con respecto al futuro únicamente son válidas para efectos de las fechas a las que se refieren, y la Compañía no asume obligación alguna de actualizar o modificar cualquiera de dichas declaraciones con posterioridad a la distribución de este prospecto como resultado de la existencia de nueva información, la verificación de hechos futuros o cualquier otra circunstancia. Dados los riesgos e incertidumbres antes descritos, es posible que los hechos mencionados en las declaraciones con respecto al futuro incluidas en este prospecto no lleguen a ocurrir. En vista de lo anterior, los inversionistas no deben apoyarse excesivamente en dichas declaraciones.

## ESTRATEGIA DE NEGOCIOS

La Compañía considera que está adecuadamente diversificada al contar con aeropuertos ubicados en zonas metropolitanas, centros turísticos, centros regionales de población y ciudades fronterizas. En 2005 y los primeros seis meses de 2006, los aeropuertos de la Compañía atendieron a aproximadamente 10.6 millones y 5.8 millones de pasajeros terminales, respectivamente. Históricamente, el transporte aéreo en México ha sido relativamente costoso y, por tanto, ha sido utilizado casi exclusivamente por el segmento de mayores ingresos de la población. Por ejemplo, de acuerdo con ASA en 2005, los aeropuertos del país reportaron aproximadamente 70 millones de pasajeros comerciales, en tanto que el país tenía una población de aproximadamente 103 millones de habitantes. En contraste, de acuerdo con el Departamento de Censos de los Estados Unidos, en 2005 dicho país tenía una población de aproximadamente 295 millones de habitantes pero reportó aproximadamente 746 millones de pasajeros comerciales. México también cuenta con la economía más grande de América Latina, con una red carretera y ferroviaria de larga distancia poco desarrollada y con una complicada topografía que hace más idóneo el transporte aéreo que el transporte terrestre, lo que en opinión de la Compañía favorece un crecimiento sostenido en los volúmenes de tráfico de pasajeros. Además, la Compañía considera que estos factores han favorecido la reciente incursión de varios prestadores de servicio de transporte aéreo de bajo costo en el mercado.

La Compañía intenta aprovechar las ventajas del crecimiento esperado en el uso del transporte aéreo, a través de las siguientes estrategias:

*Aprovechar la incursión de los nuevos prestadores de servicio de transporte aéreo de bajo costo para incrementar el tráfico aéreo.* En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el Gobierno otorgó varios nuevos permisos a otros prestadores de servicio de transporte aéreo de bajo costo y precios de descuento. Estos permisionarios anunciaron recientemente un total de 16 nuevas rutas que utilizan los aeropuertos de la Compañía, lo cual la Compañía prevé que incrementará su volumen de tráfico de pasajeros nacionales. La Compañía buscará ofrecer incentivos a estos transportistas, incluyendo descuentos en el pago del TUA, con el objeto de motivarlos a operar rutas con origen o destino en sus aeropuertos, así como tomar otras medidas con el objetivo de incrementar el tráfico de pasajeros en los aeropuertos de la Compañía. La Ley de Aeropuertos prohíbe las políticas de precios discriminatorios, por lo que cualquier descuento que GACN ofrezca a un transportista deberá hacerse extensivo para cualquier otro transportista que cumpla con las condiciones especificadas para dichos incentivos. La Compañía prevé ofrecer incentivos únicamente a las aerolíneas que cumplan con criterios específicos para evitar que dichos incentivos se generalicen, sin embargo la Compañía no puede asegurar que esta estrategia no vaya a generar inconformidades de parte de otras aerolíneas. En este sentido, con fecha 22 de noviembre de 2006, Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V., informó a la Dirección General de Aeronáutica Civil ("DGAC"), la Cámara Nacional de Transporte Aéreo ("CANAERO") y todas las Aerolíneas usuarias del Aeropuerto de Monterrey, la oferta de un incentivo. Siendo el Aeropuerto de Monterrey, una instalación estratégica y de servicio público, cuyo crecimiento va ligado al desarrollo del país, la región noroeste y el Estado de Nuevo León y con el propósito de incentivar el mercado nacional e internacional de tráfico de pasajeros en dicha terminal aérea, y contribuir a la creación de nuevas fuentes de empleo en la entidad, la Compañía ha decidido apoyar a todas aquellas Aerolíneas que se interesen, otorgando un incentivo equivalente a \$75.00 (setenta y cinco pesos 00/100), por cada pasajero de salida que transporte la aerolínea interesada que pague TUA en este aeropuerto, por un periodo de 3 (tres) años, contados a partir de la firma del convenio respectivo, con la posibilidad de prorrogarse por períodos anuales, siempre y cuando las Aerolíneas interesadas cumplan estrictamente cada una de las siguientes condiciones:

- 1.- Suscribir entre el Aeropuerto de Monterrey y la Aerolínea interesada, el convenio para participar en este programa de incentivos, en el cual se instrumente la mecánica de aplicación, ajustes y demás términos.
- 2.- Acrediten una afluencia de pasajeros adicionales a su tráfico registrado en los 12 meses anteriores a la firma del convenio y que no sean producto de alianzas, convenios, acuerdos, fusiones, compra, transacciones y cualquier acto que involucre algunos de los señalados anteriormente, de 1 millón de pasajeros, para el primer año de la oferta; para el segundo año de 2.5

millones de pasajeros y para los subsiguientes años 3 millones de pasajeros. El tráfico referido es únicamente del Aeropuerto de Monterrey y se conformará de pasajeros totales transportados por la aerolínea sin considerar los pasajeros en tránsito.

3.- Que establezcan, construyan o adapten en terrenos o instalaciones acordes con lo establecido en el Programa Maestro de Desarrollo del Aeropuerto de Monterrey, dentro de la poligonal del Aeropuerto sus oficinas administrativas, hangar y/o plataforma de mantenimiento y oficinas de tráfico y operaciones. En el caso de que sea necesaria la construcción de las instalaciones antes mencionadas, la aerolínea contará con un plazo de 18 meses a partir de la fecha de la firma del convenio para su construcción.

4.- Utilizar obligatoriamente para sus operaciones el edificio terminal y/o las plataformas que les designe el Aeropuerto de Monterrey.

El incentivo que otorga el Aeropuerto de Monterrey está condicionado y sólo aplicará a aquellas Aerolíneas que no estén recibiendo actualmente, o bien que no reciban dentro de la vigencia del convenio respectivo, algún otro incentivo de cualquier naturaleza por parte de Aeropuerto de Monterrey, a menos que la Aerolínea solicite formalmente la sustitución del incentivo por el ofertado en este instrumento. En el caso de que no se reciba ningún comunicado respecto al interés por aceptar la oferta del incentivo por parte de las aerolíneas, que lleven a la suscripción de convenios para participar en el programa de incentivos en un término de 180 días naturales a partir de la oferta, la misma se tendrá por concluida.

- La Compañía considera que Viva Aerobus podría ser una de las primeras aerolíneas en aprovechar el paquete de incentivos que la Compañía espera ofrecer en relación con esta estrategia. Viva Aerobus es una coinversión entre Grupo Inversionistas en Autotransporte de México, S.A. y RyanMex, una empresa irlandesa controlada por el fundador de Ryanair y otros inversionistas con amplia experiencia en la industria de las aerolíneas de bajo costo. La Compañía recientemente firmó una carta de intención no vinculativa con la aerolínea de bajo costo Viva Aerobus, la cual contempla la posibilidad de obtener, al igual que todas las aerolíneas usuarias del aeropuerto de Monterrey, incentivos sujetos al cumplimiento de ciertos objetivos de número de pasajeros, así como el uso de ciertas instalaciones. De acuerdo con lo establecido en la carta de intención, Viva Aerobus ha anunciado que tiene planeado establecer sus oficinas principales, su base de operaciones y sus instalaciones de mantenimiento en el Aeropuerto Internacional de Monterrey. La Compañía considera que Viva Aerobus comenzará a operar con dos aeronaves y nueve rutas en diciembre de 2006, y veinticuatro rutas con destinos en 12 de los aeropuertos de la Compañía para abril de 2007. Trece de estas rutas tendrán como destino ciudades a las cuales anteriormente no salían vuelos del Aeropuerto Internacional de Monterrey. También ha anunciado que prevé expandir su flota a diez aeronaves para diciembre de 2008.

*Incrementar su número de aerolíneas clientes y ampliar sus operaciones de carga.* La Compañía está trabajando para incrementar el número de aerolíneas clientes cuyas bases están ubicadas en sus aeropuertos, mejorando la cantidad y variedad de los servicios ofrecidos a las mismas. La Compañía también está ofreciendo incentivos financieros y de otro tipo para motivar a sus aerolíneas clientes a establecer instalaciones de mantenimiento en el Aeropuerto Internacional de Monterrey. Además, la Compañía está ampliando la capacidad de manejo de carga de algunos de sus aeropuertos y recientemente inauguró terminales de carga en los aeropuertos internacionales de Monterrey, Chihuahua y Ciudad Juárez.

- *Aprovechar las oportunidades de crecimiento derivadas de la disminución del congestionamiento en el aeropuerto internacional de la Ciudad de México.* El Gobierno y los principales grupos aeroportuarios del país (incluyendo a GACN) celebraron recientemente un convenio que tiene por objeto reducir el congestionamiento de pasajeros y aeronaves en el aeropuerto internacional de la Ciudad de México. Este contrato estimula el uso de aeropuertos alternativos tales como el Aeropuerto Internacional de Monterrey como bases para el transporte aéreo de pasajeros, incluyendo descuentos en tarifas como el TUA y otras, con conexiones a otros destinos finales. Además, este contrato ofrece a las aerolíneas incentivos para el desarrollo de nuevas rutas que utilicen los cuatro aeropuertos alternativos (Puebla, Toluca, Querétaro y Cuernavaca) que atienden al área metropolitana de la Ciudad de México, y por el desarrollo de nuevas rutas entre cada uno de

estos cuatro aeropuertos y otros aeropuertos del país, incluyendo los 13 aeropuertos de la Compañía. La Compañía considera que el congestionamiento en el aeropuerto internacional de la Ciudad de México ha afectado en forma adversa al transporte aéreo en todo el país, y que la descentralización del tráfico aéreo como resultado de este contrato deberá incrementar los niveles de uso de dicho transporte a nivel nacional, incluyendo el de sus aeropuertos.

- *Desarrollar infraestructura que pueda absorber el crecimiento esperado en el volumen de tráfico de pasajeros.* Los programas maestros de desarrollo actuales de la Compañía contemplan inversiones por un monto total de aproximadamente \$2,000 millones entre 2006 y 2010. Se prevé que estas inversiones incluirán la construcción de una nueva terminal para pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Monterrey, la cual tendrá una superficie total de cuando menos 14,000 metros cuadrados. Se prevé que esta nueva terminal contará con seis pasillos telescópicos, una plataforma remota de cinco posiciones, cuando menos 2,250 metros cuadrados de áreas comerciales diseñadas para incrementar al máximo la exposición de los pasajeros a las mismas, y espacio adicional de estacionamiento con una superficie total de 17,000 metros cuadrados.
- *Aprovechar los beneficios del acuerdo bilateral de aviación entre México y los Estados Unidos.* El convenio bilateral de aviación celebrado entre México y los Estados Unidos, que entró en vigor en julio de 2006, incrementa de dos a tres el número de empresas tanto mexicanas como estadounidenses que pueden operar rutas entre ciertos pares de ciudades, los cuales pueden incluir cualquier ciudad de los Estados Unidos y doce ciudades específicas de México, incluyendo Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo. El acuerdo también prevé un incremento adicional de dos a tres en el número de empresas tanto mexicanas como estadounidenses que podrán operar rutas entre ciudades de los Estados Unidos y dos ciudades específicas adicionales de México, incluyendo Monterrey. Está previsto que este segundo incremento entrará en vigor en octubre de 2007. La Compañía considera que sus operaciones se verán beneficiadas por el aumento en el número de vuelos con origen o destino a sus aeropuertos internacionales de Monterrey, Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo como resultado de la celebración del acuerdo bilateral de aviación.
- *Incursionar de manera selectiva en la industria del desarrollo inmobiliario con el objeto de incrementar los ingresos derivados de sus servicios no aeronáuticos.* La Compañía está evaluando la posibilidad de desarrollar varios tipos de proyectos sobre terrenos pertenecientes a sus 13 aeropuertos que no son necesarios para sus actividades aeronáuticas. Entre otros proyectos, la Compañía está evaluando la posibilidad de construir parques industriales, centros comerciales y terminales de carga adicionales en varios de sus aeropuertos. La Compañía considera que el desarrollo de estos inmuebles es atractivo debido a que los mismos están ubicados cerca de sus terminales aeroportuarias y, en la mayoría de los casos, cerca de grandes rutas de transporte y centros de población. La estrategia de la Compañía consiste en desarrollar dichas oportunidades a través de coinversiones con desarrolladores e inversionistas inmobiliarios experimentados.
- *Continuar mejorando la oferta de productos y servicios comerciales en sus aeropuertos.* Desde que asumió la operación de sus aeropuertos, la Compañía ha adoptado varias medidas para incrementar los ingresos derivados de sus servicios no aeronáuticos, incluyendo la remodelación de las áreas comerciales de sus aeropuertos, el mejoramiento de su mezcla de tiendas y otros comercios, la modificación de sus contratos de arrendamiento para cobrar regalías, esto es un porcentaje de los ingresos generados por los comercios, en vez de rentas fijas, y el desarrollo y promoción de la marca "OMA Plaza" para establecer una apariencia consistente y reconocible en los locales comerciales de todos sus aeropuertos. La Compañía realiza encuestas periódicas para identificar las oportunidades para mejorar su oferta de los productos y servicios comerciales disponibles en sus aeropuertos.
- *Publicidad.* Los aeropuertos de la Compañía representan un espacio atractivo para el despliegue de anuncios publicitarios. La Compañía ha incrementado en forma estratégica el número de anuncios espectaculares y otros espacios para anuncios publicitarios en áreas de sus aeropuertos que están diseñadas para lograr el mayor nivel posible de exposición al tráfico de pasajeros.

## **DESTINO DE LOS FONDOS**

La Compañía no recibirá recurso alguno derivado de la oferta y venta de las acciones Serie B. Las acciones objeto de la Oferta Global son ofrecidas en venta por el Accionista Vendedor en su carácter de fiduciario de fideicomiso No. 5111-3, de fecha 12 de junio de 2000 constituido para beneficio del Gobierno. En consecuencia, el importe neto de los recursos derivados de la colocación de las acciones Serie B a través de la Oferta Global se serán entregados al Accionista Vendedor para beneficio del Gobierno.

## CAPITALIZACIÓN

La capitalización de la Compañía no cambiará como resultado de la Oferta Global.

La siguiente tabla muestra la capitalización de la Compañía al 30 de junio de 2006 y ajustada para reflejar (i) la suscripción por parte de SETA de 117'558,582 nuevas acciones emitidas por la Compañía, Serie B, de acuerdo con la opción que le fue otorgada por la Compañía en relación con su adquisición de las acciones Serie BB de la Compañía, mismas que actualmente equivalen a 8'000,000 nuevas acciones como resultado del Split Inverso; (ii) el pago de un dividendo acordado el 28 de agosto de 2006 mediante Asamblea de accionistas de la Compañía, por la cantidad de \$423.9 millones, el cual fue pagado el 5 de septiembre de 2006 y (iii) la consolidación de acciones aprobada por asamblea general de accionistas celebrada el 2 de octubre de 2006, por virtud de la cual se aprobó la emisión de una nueva acción a cambio de cada 14.69482276 de las acciones representativas del capital social de GACN que se encontraban en circulación. Esta información debe leerse en conjunto con los estados financieros incluidos en este prospecto.

Con excepción de los efectos en la capitalización que son resultado del ejercicio de la opción a que se refiere el numeral (i) del párrafo anterior y del pago de dividendos a que se refiere el numeral (ii) del mismo, no habrá cambio alguno adicional en un futuro en nuestra capitalización como resultado de la Oferta Global.

	<b>Al 30 de junio de 2006</b>	
	(en miles de pesos constantes al 30 de junio de 2006)	
	Actual	Ajustado
Equivalentes de efectivo y efectivo .....	\$ 1,983,241	\$ 1,677,197
Total del pasivo(1).....	839,109	1,012,268
Capital contable:		
Capital social(2).....	5,681,221	5,798,076
Utilidades acumuladas.....	1,633,522	1,209,580
Prima en emisión de acciones(3) .....		1,044
Efecto acumulado de impuesto sobre la renta diferido.....	<u>255,312</u>	<u>255,312</u>
Total del capital contable(4).....	<u>7,570,055</u>	<u>7,264,012</u>

- (1) El incremento en el pasivo entre las cantidades "Actual" y "Ajustado", representa el impuesto sobre la renta pagado de \$173,159 pesos (determinado de acuerdo con la Ley del Impuesto Sobre la Renta), en relación con los dividendos pagados por la Compañía a sus accionistas.
- (2) Para efectos de los PCGAM, el incremento entre las cantidades "Actual" y "Ajustado" del capital social, para reflejar la suscripción de acciones por SETA, fue calculado tomando en cuenta 8'000,000 acciones ejercidas por SETA (mismas que equivalen a 117'558,582 acciones de la Compañía con efectos antes del Split Inverso), multiplicada por \$14.6068 pesos, que representa el valor en libros por acción de la Compañía al 5 de septiembre de 2006, día en que fue pagado el ejercicio de la opción. El valor en libros por acción fue calculado como el valor en libros por acción al 5 de septiembre de 2006, dividido entre el número total de acciones. La parte adicional de la suma de efectivo recibida por el ejercicio de las acciones sobre el valor total en libros de dichas acciones fue registrada como prima en emisión de acciones.
- (3) Para efectos de los PCGAM, el incremento en la prima en emisión de acciones pagado entre las columnas de "Actual" y "Ajustado" fue calculado como el exceso de la suma de los recursos recibidos por virtud del ejercicio de las acciones de \$117,898 pesos sobre el total del valor en libros de las acciones ejercitadas de \$116,854 pesos.
- (4) El total del capital contable bajo los PCGAM refleja el valor asignado a nuestra concesión bajo dichos PCGAM.

## DILUCIÓN

Al tratarse de una Oferta Secundaria respecto de Acciones totalmente suscritas y pagadas que no implica la emisión de nuevas acciones, no existe dilución.

En la asamblea general ordinaria y extraordinaria de accionistas, celebrada el 28 de agosto de 2006, se resolvió aumentar el capital social de GACN en la cantidad de \$88'168,936.75 pesos, mediante la emisión de 117'558,582 nuevas acciones Serie B representativas del 2% del capital social de la Compañía, suscritas y pagadas por Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C., como Fiduciaria del Fideicomiso constituido el 14 de junio de 2000 (actualmente dichas acciones equivalen a 8'000,000 nuevas acciones como resultado del Split Inverso), de acuerdo con el ejercicio de la opción que SETA adquirió de conformidad con la adquisición de sus acciones Serie BB a un precio de \$10.8 millones de Dólares (el cual fue determinado con base en un precio inicial de \$1.28 Dólares por acción más una prima anual del 5%, sujeta a disminuciones como consecuencia de dividendos decretados y pagados por la Compañía). "Ver "Descripción del Capital Social".

En junio de 2005 SETA cedió a Aeroinvest una opción para adquirir acciones Serie B representativas del 36% del capital social de GACN que se encontraba en circulación a dicha fecha (mismas que actualmente representan el 35.28% del capital en circulación de GACN). En diciembre de 2005 Aeroinvest compró estas acciones del Gobierno de acuerdo con dicha opción, adquiriendo 2'073,373,387 acciones Serie B del Gobierno (actualmente dichas acciones equivalen a 141'095,502 nuevas acciones como resultado del Split Inverso) por un precio total de compra de \$203.3 millones de Dólares (el cual fue determinado con base en un precio inicial de \$1.28 Dólares por acción más un prima anual del 5%, sujeta a disminuciones como consecuencia de pago de dividendos decretados y pagados por la Compañía).

La asamblea general ordinaria y extraordinaria de accionistas que se celebró el 2 de octubre de 2006, aprobó una consolidación de acciones en virtud de la cual se emitió una nueva acción a cambio de cada 14.69482276 de las acciones representativas del capital social de GACN que se encontraban en circulación.

## INFORMACIÓN SOBRE EL MERCADO DE VALORES

Antes de la Oferta Global no ha existido mercado público alguno para las acciones Serie B de la Compañía. La Compañía ha solicitado la inscripción de las acciones Serie B para su cotización en la BMV.

La Compañía no puede predecir la medida en que el interés de los inversionistas en sus acciones Serie B conducirá al desarrollo de un mercado de cotización para las mismas. Además, en el supuesto de que se desarrolle dicho mercado la Compañía no puede predecir el nivel de liquidez del mismo. Si el volumen de intermediación de las acciones Serie B de la Compañía disminuye por debajo de ciertos niveles, la inscripción de sus acciones podría cancelarse y ello reduciría aún más la liquidez de las mismas.

### Cotización en la BMV

#### *Panorama general*

La BMV, que tiene su sede en la Ciudad de México, se fundó en 1907 y es la única bolsa de valores del país. La BMV está constituida bajo la forma de sociedad anónima de capital variable. El horario de cotización de los valores inscritos en la BMV es de las 8:30 a.m. a las 3:00 p.m., hora de la Ciudad de México, todos los días hábiles.

A partir de enero de 1999 todas las cotizaciones de valores en la BMV se llevan a cabo a través de sistemas electrónicos. De conformidad con su reglamento interno, la BMV puede implementar diversas medidas para promover un sistema de precios ordenado y transparente, incluyendo un sistema automático de suspensión de la cotización de acciones de una emisora como medio para controlar la volatilidad excesiva de los precios. La BMV también puede suspender la cotización de las acciones de una determinada emisora como resultado de:

- la falta de divulgación de eventos relevantes;
- cualquier cambio en la oferta, la demanda, el precio o el volumen negociado de dichas acciones que no sea consistente con el comportamiento histórico de las mismas y no exista información en el mercado que explique el movimiento inusitado.

La BMV levantará la suspensión cuando considere que los eventos relevantes han podido ser conocidos por el público, o que la emisora ha explicado adecuadamente las causas que dieron lugar a los movimientos en la oferta, la demanda, el precio o el volumen negociado. De conformidad con la ley, la BMV podrá tomar en consideración las medidas adoptadas por otras bolsas de valores en relación con la suspensión de la cotización de las acciones de una emisora, y con el levantamiento de dicha suspensión, cuando las acciones correspondientes se coticen simultáneamente en alguna bolsa de valores extranjera.

Las operaciones celebradas a través de la BMV deben liquidarse dentro de los dos días hábiles siguientes a su concertación. No está permitido diferir la liquidación de las operaciones, aun con el mutuo consentimiento de las partes, sin contar con la autorización de la CNBV. La mayoría de los valores cotizados en la BMV están depositados en Indeval, una institución privada para el depósito de valores que hace las veces de institución liquidadora, depositaria y de custodia, así como de agente de pago, transmisión y registro para las operaciones celebradas a través de la BMV, eliminando con ello la necesidad de transmitir los valores en forma de títulos físicos.

Aun cuando las disposiciones legales aplicables al mercado de valores prevén la existencia de mercados de valores extrabursátiles, en México aún no se ha desarrollado ningún mercado de este tipo.

## *Regulación del mercado*

La Comisión Nacional Bancaria se creó en 1925 para regular la actividad bancaria, y la Comisión Nacional de Valores se creó en 1946 con el objeto de regular la actividad en el mercado de valores. En 1995 dichas entidades se fusionaron para formar la CNBV. La primera Ley del Mercado de Valores, promulgada en 1975, introdujo importantes cambios estructurales al sistema financiero mexicano, incluyendo la organización de los agentes de valores como casas de bolsa bajo la forma de sociedades anónimas. La Ley del Mercado de Valores vigente establece los requisitos necesarios para que una sociedad se constituya y opere como casa de bolsa, y la autorización correspondiente es otorgada discrecionalmente por la SHCP oyendo la opinión de la CNBV. Además de regular y supervisar a las casas de bolsa, la Ley del Mercado de Valores confiere a la CNBV facultades para regular las ofertas públicas de compra y venta de valores, la cotización de valores, las prácticas societarias, las obligaciones de presentación y revelación de información, y para imponer sanciones por el uso ilegal de información privilegiada y otras violaciones a la Ley del Mercado de Valores. La CNBV regula al mercado de valores, a la BMV, al Indeval y a las casas de bolsa, a través de una junta de Gobierno integrada por trece miembros.

El 30 de diciembre de 2005 se promulgó y publicó en el Diario Oficial de la Federación una nueva Ley del Mercado de Valores ("LMV"). La LMV entró en vigor el 30 de junio de 2006, aunque en algunas circunstancias las emisoras gozarán de un plazo adicional de 180 días (es decir, hasta finales de diciembre de 2006) para incluir en sus estatutos sociales las nuevas disposiciones en materia de prácticas societarias y otros requisitos. La LMV introdujo varios cambios importantes en el régimen anterior. Estos cambios tuvieron por objeto actualizar el régimen aplicable al mercado nacional de valores y a las emisoras para uniformarlo con los estándares internacionales mediante la inclusión de nuevos estándares y mecanismos en términos de revelación de derechos de minorías y gobierno corporativo.

En particular, la LMV (i) establece que las entidades del sector público y las empresas controladas por las mismas (como por ejemplo las sociedades controladoras y las subsidiarias cien por ciento propias) se considerarán como una misma entidad económica, (ii) establece reglas más claras para las ofertas públicas de adquisición de valores, clasificándolas en voluntarias y forzosas, (iii) establece requisitos más claros para la divulgación de la estructura accionaria de las emisoras, (iv) amplía las funciones y facultades del consejo de administración de las emisoras, (v) establece con mayor precisión las facultades y los estándares de conducta aplicables al consejo de administración, a cada consejero, al secretario, al director general y a los directivos relevantes de las emisoras (introduciendo conceptos tales como los deberes de diligencia y lealtad, así como excepciones de responsabilidad en caso de su falta a dichos deberes), (vi) suprime el cargo del comisario, encomendando las funciones de éste al comité de auditoría, el comité de prácticas societarias y los auditores externos, (vii) define en forma más precisa la función y las obligaciones del director general y los directivos relevantes, (viii) establece mayores derechos para los accionistas minoritarios en materia de sus recursos legales y su acceso a la información de la emisora, (ix) introduce conceptos tales como los de "consocio", "grupo de personas o entidades relacionadas", "control", "personas relacionadas" y "poder de toma de decisiones", (x) introduce tres tipos de sociedades distintas a las reguladas por la LGSM que son la sociedad anónima promotora de inversión, a través de la cual se pretende fomentar la inversión de los inversionistas nacionales y extranjeros, la sociedad anónima promotora de inversión bursátil y la sociedad anónima bursátil, y (xi) establece en forma más precisa las sanciones aplicables en caso de violaciones a la misma, incluyendo la imposición de multas y prisión.

En marzo de 2003 la CNBV expidió ciertas disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a los demás participantes en el mercado de valores. Dichas disposiciones, que abrogaron diversas circulares previamente expedidas por la CNBV, compilan las disposiciones aplicables a las emisoras y a la oferta pública de valores, entre otras cuestiones. En septiembre de 2006 estas disposiciones fueron reformadas a fin de adecuarse a lo dispuesto por la LMV.

Además, en septiembre de 2004 la CNBV expidió las disposiciones de carácter general aplicables a las casas de bolsa. Dichas disposiciones compilan todas las reglas aplicables a la participación de las casas de bolsa como intermediarios en la colocación de ofertas públicas, entre otras cuestiones.

#### *Requisitos de inscripción y listado*

Para poder ofrecer valores al público en México, toda emisora debe cumplir con ciertos requisitos cuantitativos y cualitativos. Además, únicamente pueden ser objeto de inscripción en la BMV aquéllos valores que se encuentren inscritos en el RNV con base en una autorización otorgada por la CNBV. La autorización para la inscripción de los valores no implica certificación sobre la bondad del valor, la solvencia de la emisora o la exactitud de la información presentada a la CNBV. De conformidad con las disposiciones de carácter general, la BMV debe establecer los requisitos mínimos para el listado de las acciones de emisoras. Dichos requisitos se refieren a cuestiones tales como el historial operativo, la situación financiera y estructura del capital social de la emisora, y los criterios de distribución de los valores respectivos. De conformidad con las disposiciones de carácter general, la BMV deberá establecer los requisitos mínimos para el mantenimiento del listado de las acciones de emisoras. Dichos requisitos se refieren a cuestiones tales como la situación financiera, los volúmenes mínimos de cotización, la estructura del capital y los porcentajes del capital cotizado entre el público de las emisoras. La CNBV puede dispensar el cumplimiento de algunos de estos requisitos en ciertas circunstancias. Además, algunos de estos requisitos son aplicables respecto a cada serie independiente de acciones de las emisoras.

La BMV verifica el cumplimiento de estos y otros requisitos en forma anual, semestral y trimestral, aunque puede hacerlo en cualquier otro tiempo. La BMV debe informar a la CNBV los resultados de su revisión, y a su vez dicha información debe divulgarse al público inversionista. En el supuesto de que una emisora incumpla con alguno de dichos requisitos, la BMV exigirá a dicha emisora la presentación de un programa tendiente a subsanar el incumplimiento. En caso de que la emisora no presente dicho programa, de que dicho programa no resulte satisfactorio a juicio de la BMV, o de que no se presente un grado significativo de avance en la corrección del incumplimiento, la BMV suspenderá temporalmente la cotización de la serie de acciones de que se trate. Además, en el supuesto de que la emisora no presente dicho programa o incumpla con el programa presentado, la CNBV podrá suspender o cancelar la inscripción de dichas acciones, en cuyo caso el accionista mayoritario o el grupo que ejerza el control de la emisora deberá llevar a cabo una oferta de adquisición con respecto a la totalidad de las acciones de la misma de conformidad con las reglas que se describen más adelante.

#### *Obligaciones de entrega de información*

Las emisoras están obligadas a presentar a la CNBV y a la BMV sus estados financieros trimestrales no auditados, sus estados financieros anuales auditados y otros informes periódicos. Adicionalmente, las emisoras están obligadas a presentar la siguiente información a la CNBV:

- un informe anual que cumpla con los requisitos generales exigidos por la CNBV, a más tardar el 30 de junio de cada año;
- sus estados financieros trimestrales, dentro de los 20 días siguientes al cierre de cada uno de los primeros tres trimestres del año y de los 40 días siguientes al cierre del cuarto trimestre; y
- información sobre los eventos relevantes, tan pronto como éstos ocurran.

En cumplimiento de lo previsto en las disposiciones de carácter general, la BMV reformó su reglamento interno a fin de crear el Sistema Electrónico de Envío y Difusión de Información (“SEDI”) para la transmisión de la información que debe presentarse a la BMV. Las emisoras están obligadas a preparar y divulgar su información financiera a través del Sistema de Información Financiera Computarizada (“SIFIC”) de la BMV. Inmediatamente después de su recepción, la BMV pone a disposición del público inversionista toda la información financiera preparada a través del SIFIC.

Las disposiciones de carácter general y el reglamento interno de la BMV exigen que las emisoras presenten a través del SEDI toda la información relacionada con cualquier evento o circunstancia relevante capaz de influir en el precio de sus acciones. Si los valores listados sufren movimientos inusitados, la BMV debe requerir a la emisora correspondiente para que informe de inmediato si conoce la causa que pudiera haber dado origen a dicho movimiento o, si la emisora desconoce la causa, para que presente una declaración a dicho efecto. Además, la BMV debe solicitar que las emisoras divulguen inmediatamente cualquier información sobre eventos relevantes cuando considere que la información disponible no es suficiente, y debe ordenar a las emisoras que aclaren la información divulgada cuando ello resulte necesario. La BMV puede requerir a las emisoras que confirmen o nieguen los eventos relevantes divulgados por terceros si estima que dichos eventos pueden afectar o influir en los valores cotizados. La BMV debe informar inmediatamente a la CNBV sobre los requerimientos que efectúe. La CNBV también podrá formular cualquiera de dichos requerimientos directamente a las emisoras. Las emisoras pueden diferir la divulgación de eventos relevantes, siempre y cuando:

- adopten las medidas necesarias para garantizar que la información sea conocida exclusivamente por las personas indispensables (incluyendo el mantenimiento de registros de las personas que posean información confidencial),
- no se trate de actos, hechos o acontecimientos consumados,
- no exista información en medios masivos de comunicación que induzca a error o confusión respecto del evento relevante, y
- no existan movimientos inusitados en el precio o volumen de operación de los valores correspondientes.

De igual forma, en el supuesto de que las acciones de una emisora se coticen en la BMV y en uno o varios mercados del exterior, la emisora deberá entregar simultáneamente a la CNBV y a la BMV toda la información que deba proporcionar en los mercados del exterior de conformidad con las leyes y los reglamentos aplicables en dichas jurisdicciones.

La LMV no modificó en forma significativa las obligaciones de entrega de información aplicables a las emisoras de valores inscritos en la BMV.

#### *Suspensión de las cotizaciones*

Además de las facultades conferidas a la BMV por su reglamento interno conforme a lo antes descrito, las circulares emitidas por la CNBV establecen que la CNBV y la BMV pueden suspender la cotización de las acciones de una emisora con motivo de:

- la falta de divulgación de eventos relevantes, o
- cualquier cambio en la oferta, la demanda, el precio o el volumen negociado de dichas acciones que no sea consistente con el comportamiento histórico de las mismas y no exista información en el mercado que explique el movimiento inusitado.

La BMV debe informar de manera inmediata a la CNBV y al público inversionista sobre la suspensión de dicha cotización. Las emisoras pueden solicitar que la CNBV o la BMV levanten la suspensión de la cotización siempre y cuando acrediten que las causas que dieron origen a la suspensión han quedado subsanadas y que la emisora se encuentra en total cumplimiento con los requisitos aplicables en materia de presentación de la información periódica. En el supuesto de que dicha solicitud se apruebe, la BMV levantará la suspensión de que se trate bajo el esquema de operación que determine apropiado. En el supuesto de que la cotización de las acciones de una emisora se haya suspendido durante más de

veinte días hábiles y la emisora haya obtenido el levantamiento de la suspensión sin necesidad de realizar una oferta pública, la emisora debe divulgar a través del SEDI las causas que dieron lugar a la suspensión y las razones por las que se levantó la misma, antes de reiniciar operaciones.

*Uso de información privilegiada, restricciones aplicables a la celebración de operaciones, y ofertas públicas de adquisición de valores*

La LMV contiene disposiciones específicas en cuanto al uso de información privilegiada, incluyendo (i) la obligación de que las personas que cuenten con dicha información se abstengan de celebrar operaciones con valores de la emisora respectiva, recomendar a terceros la celebración de dichas operaciones y celebrar operaciones con títulos opcionales e instrumentos financieros derivados que tengan como subyacente acciones emitidas por la entidad a la que pertenezca dicha información, y (ii) la obligación de indemnizar a las personas que hayan participado como contrapartes en operaciones con personas que se encuentren en posesión de información privilegiada.

Además, cuando los valores de una emisora se coticen en alguna bolsa de valores extranjera, la emisora deberá presentar simultáneamente a la CNBV la información que esté obligada a presentar de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables a dicha bolsa de valores extranjera.

De conformidad con la LMV, las siguientes personas deberán notificar a la CNBV las operaciones que realicen con acciones de una emisora:

- los miembros del consejo de administración de la emisora;
- los titulares del 10% o más de las acciones representativas de su capital social;
- los asesores de la emisora;
- los grupos titulares del 25% o más de las acciones de la emisora; y
- cualesquiera otras personas que cuenten con información privilegiada.

De igual forma, la LMV establece que las personas que cuenten con información privilegiada deberán abstenerse de adquirir o enajenar valores de la emisora dentro de los 90 días siguientes a la última venta o compra, respectivamente.

Cuando los titulares de acciones inscritas en la BMV realicen fuera de ésta operaciones que impliquen la transmisión de cuando menos el 10% de las acciones representativas del capital social de la emisora de que se trate, tendrán obligación de informar de dichas transmisiones a la CNBV previamente a su celebración. Dichas personas también tendrán obligación de informar de los resultados de dichas operaciones a la CNBV, dentro de los tres días después de que estas realicen, o bien, las circunstancias por las que ésta no se hubiere efectuado. La CNBV comunicará dichas operaciones a la BMV, sin especificar los participantes en la operación. La LMV también establece que los valores convertibles, los títulos opcionales y los instrumentos financieros derivados deberán tomarse en consideración para la determinación de estos porcentajes.

Sujeto a ciertas excepciones, cualquier adquisición de acciones que tenga como consecuencia que el comprador sea titular de cuando menos el 10% pero no más del 30% del capital social de la emisora, deberá notificarse a la CNBV y a la BMV a más tardar el día hábil siguiente a la adquisición. Cualquier adquisición de acciones por una persona que cuente con información privilegiada, que implique que dicha persona sea titular de un 5% o más adicional del capital social de la emisora también deberá notificarse a la CNBV y a la BMV a más tardar el día hábil siguiente a la adquisición. Algunas de las personas que cuenten con información privilegiada también deberán notificar a la CNBV sobre las compras o ventas de acciones efectuadas en un período de tres meses o cinco días y que excedan de

ciertos montos mínimos. La LMV también establece que los valores convertibles, los títulos opcionales y los instrumentos financieros derivados deberán tomarse en consideración para la determinación de estos porcentajes.

La LMV contiene disposiciones aplicables a las ofertas públicas de adquisición de acciones y a ciertas otras adquisiciones de acciones. De conformidad con la LMV, las ofertas públicas de adquisición de acciones pueden ser voluntarias o forzosas.

Las ofertas públicas voluntarias de adquisición de acciones, o las ofertas en las que no exista obligación de iniciarlas o concluir las, deberán asignarse a prorrata entre todos los accionistas vendedores. En el supuesto de una posible adquisición de acciones de una emisora inscrita en la BMV que implique que el comprador sea titular de cuando menos el 30% de las acciones con derecho a voto de dicha emisora, pero menos de un porcentaje que le permita adquirir el control de la misma, el posible comprador estará obligado a llevar a cabo una oferta pública de adquisición por el porcentaje de acciones que resulte más alto de entre (a) el porcentaje del capital social que pretende adquirir, o (b) el 10% de las acciones representativas del capital social en circulación de la emisora. Finalmente, en el supuesto de una posible adquisición de acciones que implique que el comprador sea titular de más del 50% de las acciones con derecho a voto de una emisora, el posible comprador estará obligado a llevar a cabo una oferta pública de adquisición por el 100% de las acciones representativas del capital social en circulación de dicha emisora (aunque en algunas circunstancias la CNBV puede autorizar que se lleve a cabo una oferta por menos de dicho 100%). Dicha oferta deberá realizarse al mismo precio por todos los accionistas que entreguen sus acciones, y para todas las series de acciones. El consejo de administración, oyendo la opinión del comité de auditoría, debe emitir su opinión sobre cualquier oferta de compra que dé como resultado un cambio de control, y dicha opinión deberá tomar en consideración los derechos de los accionistas minoritarios y, en su caso, la opinión de un experto independiente.

De conformidad con la LMV, el plazo mínimo de una oferta pública de adquisición de acciones será de 20 días hábiles (y no de 15 días hábiles conforme a lo previsto en las disposiciones de carácter general) y la oferta deberá asignarse a prorrata entre todos los accionistas vendedores. La LMV también permite el pago de ciertas contraprestaciones en favor de los accionistas que ejerzan el control de la emisora respectiva, siempre y cuando dichos pagos se hayan revelado previamente al público, hayan sido aprobadas por el consejo de administración de la emisora y se efectúen como resultado de la celebración de convenios que impongan obligaciones de no competir u otras obligaciones similares. La LMV también incluye excepciones a los requisitos de oferta de adquisición forzosa, establece específicamente las consecuencias aplicables a los compradores que incumplan con las reglas aplicables a dichas ofertas (incluyendo la imposibilidad de ejercer los derechos derivados de las acciones respectivas y la posible nulidad de la operación, entre otras) y confiere ciertos derechos a los accionistas previos de la emisora.

#### *Disposiciones tendientes a impedir la adquisición del control de las emisoras*

La LMV permite que las emisoras incluyan en sus estatutos ciertas disposiciones tendientes a impedir que terceras personas adquieran el control de las mismas, siempre y cuando dicha inclusión (i) sea aprobada por la asamblea de accionistas y ningún accionista o grupo de accionistas que represente el 5% o más del capital social vote en contra de las mismas, (ii) no excluyan a un determinado accionista o grupo de accionistas, y (iii) no limiten en forma alguna la posibilidad de un cambio de control. Ver la Sección “Descripción del Capital Social—Restricciones Aplicables a la Transmisión de Acciones, y Disposiciones Tendientes a Impedir la Adquisición del Control de la Compañía”.

## POLÍTICA DE DIVIDENDOS

El decreto, monto y pago de cualesquiera dividendos debe ser aprobado, en tanto las acciones Serie BB representen cuando menos el 7.65% del capital social de GACN, por los accionistas titulares de las acciones Serie BB, o por los accionistas que representen el 95% del capital social de GACN. Las resoluciones de la asamblea de accionistas con respecto al pago de dividendos se adoptan generalmente pero no necesariamente con base en la recomendación por parte del Consejo de Administración.

La Ley General de Sociedades Mercantiles ("LGSM") exige que cuando menos el 5% de las utilidades de cada año (netas del impuesto sobre la renta y la participación de los trabajadores en las utilidades) se separe para constituir una reserva legal, hasta que el importe de dicha reserva sea igual a cuando menos el 20% del capital social de la Compañía. Al 30 de junio de 2006 el importe de la reserva legal de la Compañía ascendía a \$36.1 millones (excluyendo la cantidad correspondiente a las utilidades generadas durante el ejercicio 2006), lo cual representaba el 0.64% del capital social de la Compañía a esa fecha.

Las empresas únicamente pueden pagar dividendos con cargo a utilidades (incluyendo las utilidades retenidas después de la amortización de todas las pérdidas) una vez que se haya separado la cantidad necesaria para constituir su reserva legal. Esta reserva debe constituirse respecto de cada empresa y no en términos consolidados. El nivel de las utilidades disponibles para el pago de dividendos se determina de conformidad con los PCGAM. Las subsidiarias de la Compañía están obligadas a separar de sus respectivas utilidades las cantidades necesarias para constituir sus reservas legales antes de pagar cualesquiera dividendos a GACN. A su vez, GACN está obligado a separar la cantidad necesaria para constituir su reserva legal antes de pagar dividendos a sus accionistas.

Los dividendos pagados con cargo a utilidades respecto de las cuales no se haya pagado previamente el impuesto sobre la renta, están sujetos al pago del impuesto sobre dividendos por parte y a cargo de la Compañía (cuyo importe se cargará a su utilidad neta acumulada). Las personas morales tienen derecho de aplicar el impuesto sobre dividendos como un crédito contra el impuesto sobre la renta del ejercicio fiscal en que se pagó el dividendo, o contra el impuesto sobre la renta de los dos ejercicios siguientes. Los dividendos pagados con cargo a utilidades que estén sujetos previamente al pago del impuesto sobre la renta, no estarán sujetos al impuesto sobre dividendos.

Al 6 de junio de 2006, la Compañía tenía utilidades acumuladas netas del impuesto sobre dividendos por aproximadamente \$13.5 millones, disponibles para su distribución (tomando en cuenta el pago de un dividendo el 5 de septiembre de 2006, mismo que se señala más adelante). Por tanto, cualesquiera dividendos pagados por la Compañía por encima de esta cantidad estarán sujetos al pago del impuesto sobre dividendos por la Compañía, y la misma podrá aplicar el importe de dicho impuesto sobre dividendos contra sus obligaciones por concepto del impuesto sobre la renta durante el ejercicio en que se paguen dichos dividendos y durante los dos ejercicios siguientes.

La asamblea general de accionistas de GACN que se celebró el 28 de agosto de 2006 decretó el pago de un dividendo por la cantidad de \$423.9 millones, el cual fue pagado el 5 de septiembre de 2006, asimismo, aprobó una nueva política de dividendos que garantiza que los pagos de dividendos se efectuarán en los términos más eficientes desde el punto de vista fiscal. En virtud de que la Compañía prevé que los dividendos que pague en el futuro estarán sujetos al pago del impuesto sobre dividendos por la misma, su política de dividendos está diseñada para garantizar que el importe de cualquier impuesto sobre dividendos pagado por la misma pueda aplicarse como un crédito contra sus obligaciones proyectadas por concepto del impuesto sobre la renta en el futuro.

La nueva política de dividendos de GACN tiene un componente fijo y un componente variable. La Compañía prevé que el componente fijo de los dividendos ascenderá a \$325 millones anuales. El componente variable dependerá de los fondos disponibles para su distribución en exceso al componente fijo. El componente variable se determinará con base en el importe del efectivo y las inversiones temporales reportado por la Compañía (de acuerdo con el balance general de la misma al cierre del mes

inmediato anterior al del pago de dividendos) que exceda de su “saldo mínimo de efectivo”. Para efectos de la política de dividendos, el término “saldo mínimo de efectivo” es el importe mínimo de efectivo e inversiones líquidas (determinado por el Consejo de Administración) necesario para cubrir las inversiones proyectadas para los próximos doce meses, y los gastos de operación proyectados para los próximos seis meses. La Compañía tiene planeado pagar dividendos en efectivo y en una o varias amortizaciones según lo determine la asamblea de accionistas que decreta dichos dividendos. La Compañía evaluará periódicamente su política de dividendos con el objeto de garantizar que la misma continúe siendo eficiente desde el punto de vista fiscal.

De conformidad con la política antes descrita, el decreto, monto y pago de cualesquiera dividendos está sujeto (i) al cumplimiento de las leyes aplicables al decreto y pago de dividendos durante un determinado ejercicio, incluyendo la constitución de una reserva legal, (ii) a que dicho pago de dividendos no tenga un efecto adverso sobre el plan de negocios de la Compañía para el ejercicio social en curso o para el próximo ejercicio social, y (iii) a que dicho pago de dividendos no tenga ninguna consecuencia fiscal adversa con base en lo antes descrito. Esta política se basa en la legislación fiscal vigente y en las proyecciones de la Compañía en cuanto a sus utilidades y obligaciones por concepto del impuesto sobre la renta futuras. Las reformas a la legislación fiscal y los resultados de operación reales de la Compañía podrían dar lugar a la modificación de esta política o a cambios en el monto de los dividendos pagados por la misma durante un determinado ejercicio.

Con anterioridad al 5 de septiembre de 2006, fecha en que la Compañía pagó un dividendo, el cual fue decretado mediante asamblea de 28 de septiembre de 2006, por la cantidad de \$423.9 millones, la Compañía no había pagado dividendos. La Compañía no puede garantizar que continuará pagando dividendos o que no modificará su política de dividendos.

## **INFORMACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADA SELECCIONADA**

Las siguientes tablas contienen un resumen de la información financiera consolidada de la Compañía durante cada uno de los períodos indicados. Esta información debe leerse en conjunto con los estados financieros de la Compañía y las notas a los mismos incluidos en este prospecto, y con la sección “Comentarios y Análisis de la Administración Sobre la Situación Financiera y los Resultados de Operación”.

La información financiera consolidada por períodos intermedios no auditada de la Compañía está preparada con base en sus estados financieros consolidados auditados, y en opinión de la administración contiene todos los ajustes necesarios para presentar fielmente la situación financiera y los resultados de operación de la Compañía al cierre de dichos períodos. Los resultados de la Compañía por el período de seis meses que terminó el 30 de junio de 2006 no son necesariamente indicativos de los resultados que obtendrá durante el ejercicio que terminará el 31 de diciembre de 2006 y no deben interpretarse en ese sentido.

Los PCGAM exigen el reconocimiento de algunos efectos de la inflación mediante la actualización de los activos y pasivos no monetarios y los componentes del capital contable con base en el INPC, y el reconocimiento de las ganancias o pérdidas en el poder adquisitivo como resultado de la tenencia de pasivos o activos monetarios. Los PCGAM también exigen que todos los estados financieros se actualicen a pesos constantes de la fecha del balance general más reciente que se presente. Por tanto, los estados financieros anuales auditados, los estados financieros por períodos intermedios y, a menos que se indique lo contrario, la demás información financiera de la Compañía que se incluyen en este prospecto, están expresados en pesos constantes de poder adquisitivo al 30 de junio de 2006.

	Años que terminaron el 31 de diciembre (cifras auditadas)					Periodos de seis meses que terminaron el 30 de junio (cifras con revisión limitada)	
	2001	2002	2003	2004	2005	2005	2006
	(en miles de pesos constantes al 30 de junio de 2006, salvo las cifras por acción)						
<b>Datos del Estado de Resultados:</b>							
<b>Ingresos:</b>							
Por servicios aeronáuticos <sup>(1)</sup> .....	\$ 1,005,808	\$ 914,215	\$ 937,938	\$ 1,010,305	\$ 1,111,493	\$ 552,028	\$ 621,833
Por servicios no aeronáuticos <sup>(2)</sup> ..	134,261	146,071	184,818	233,737	268,146	137,438	149,703
Total de los ingresos .....	1,140,069	1,060,286	1,122,756	1,244,042	1,379,639	689,466	771,536
<b>Costo de operación:</b>							
Costo de servicios .....	316,619	306,905	318,027	334,268	362,686	172,290	186,988
Gastos generales y de administración .....	288,429	225,180	238,248	225,669	228,132	100,488	109,313
Asistencia técnica <sup>(3)</sup> .....	57,406	63,175	36,855	37,491	37,305	17,107	16,347
Derechos de uso de bienes concesionados <sup>(4)</sup> .....	59,001	56,064	55,123	60,487	67,722	33,466	38,905
<b>Depreciación y amortización:</b>							
Depreciación <sup>(5)</sup> .....	53,402	61,366	170,814	184,659	194,930	96,420	103,374
Amortización <sup>(6)</sup> .....	108,653	108,398	16,568	16,568	17,445	8,362	14,153
Total de la depreciación y amortización .....	162,055	169,764	187,382	201,227	212,375	104,782	117,527
Total del costo de operación .....	883,510	821,088	835,635	859,142	908,220	428,133	469,080
Utilidad de operación .....	256,559	239,198	287,121	384,900	471,419	261,333	302,456
Ingreso (costo) integral de financiamiento .....	(9,643)	17,564	24,154	(14,304)	27,607	17,807	78,572
Otros ingresos (gastos) .....	4,026	8,974	2,601	4,295	5,013	(1,472)	9,732
Utilidad de operaciones antes de impuesto sobre la renta y participación de los trabajadores en las utilidades .....	250,942	265,736	313,876	374,891	504,039	277,668	390,760
Impuesto sobre la renta y participación de los trabajadores en las utilidades ...	127,096	131,383	135,618	87,501	148,746	89,240	136,244
Utilidad neta consolidada	123,846	134,353	178,258	287,390	355,293	188,428	254,516
Utilidad por acción básica y diluida <sup>(7)</sup> .....	\$ 0.3159	\$ 0.3427	\$ 0.4547	\$ 0.7331	\$ 0.9064	\$ 0.4807	\$ 0.6493
<b>Otros datos de operación:</b>							
Total de pasajeros terminales (en miles de pasajero) <sup>(8)</sup> .....	9,052	8,553	8,853	9,739	10,599	5,216	5,779
Total de flujo de tráfico aéreo (en miles de movimientos) .....	354	340	333	346	362	181	190
Total de los ingresos por pasajero terminal <sup>(9)</sup> .....	126	124	127	128	130	132	134
<b>Otros datos:</b>							
<b>UAFIDA:</b>							
Utilidad neta consolidada .....	\$ 123,846	\$ 134,353	\$ 178,258	\$ 287,390	\$ 355,293	\$ 188,428	\$ 254,516
Utilidad por acción básica y diluida <sup>(7)</sup> .....	\$ 0.3159	\$ 0.3427	\$ 0.4547	\$ 0.7331	\$ 0.9064	\$ 0.4807	\$ 0.6493
Utilidad por acción proforma básica y diluida <sup>(9)</sup> .....					\$ 0.8811		\$ 0.6312
<b>Menos:</b>							
Ingreso (costo) integral de financiamiento .....	(9,643)	17,564	24,154	(14,304)	27,607	17,807	78,572
Otros ingresos (gastos) .....	4,026	8,974	2,601	4,295	5,013	1,472	9,732
<b>Mas:</b>							
Impuesto sobre la renta y participación de los trabajadores en las utilidades ...	127,096	131,383	135,618	87,501	148,746	89,240	136,244
Depreciación y amortización ...	162,055	169,764	187,382	201,227	212,375	104,782	117,527
UAFIDA <sup>(10)</sup> .....	\$ 418,614	\$ 408,962	\$ 474,503	\$ 586,127	\$ 683,794	\$ 366,115	\$ 419,983

**Datos del Balance General:**

Equivalentes de efectivo y efectivo..	\$ 423,713	\$ 775,596	\$ 901,189	\$1,210,747	\$1,591,008	\$1,483,171	\$1,983,241
Total del activo circulante .....	656,352	1,091,802	1,154,099	1,437,258	1,873,163	1,733,816	2,257,833
Concesiones aeroportuarias – neto.	—	—	762,138	745,571	729,004	737,288	720,719
Derechos de uso de instalaciones aeroportuarias – neto .....	5,203,081	5,094,682	4,198,611	4,081,372	3,964,060	4,022,723	3,905,276
Total del activo .....	6,577,802	6,929,174	7,166,893	7,508,704	8,009,628	7,767,329	8,409,164
Pasivo circulante .....	157,612	141,986	121,308	142,252	144,807	135,615	214,244
Total del pasivo .....	217,556	434,576	494,037	548,458	694,089	618,665	839,109
Total del capital contable <sup>(11)</sup> .....	6,360,246	6,494,598	6,672,856	6,960,246	7,315,539	7,148,674	7,570,055

**Otros datos:**

Recursos netos generados por las operaciones .....	\$ 400,488	\$ 547,603	\$ 488,386	\$ 569,602	\$ 653,896	\$ 339,273	\$ 524,626
Recursos netos generados por las actividades de inversión .....	(179,005)	(195,722)	(362,792)	(260,044)	(273,635)	(66,849)	(132,393)
Aumento en el equivalente de efectivo y efectivo .....	221,483	351,881	125,594	309,558	380,261	272,424	392,233

- (1) Los ingresos derivados de la prestación de servicios aeronáuticos consisten principalmente en TUA, tarifas de aterrizaje basadas en el peso y hora de llegada de cada aeronave, tarifas de estacionamiento en plataforma, tarifas de uso de aerocares y pasillos telescópicos, y tarifas de revisión de pasajeros y su equipaje de mano.
- (2) Los ingresos derivados de la prestación de servicios no aeronáuticos corresponden a fuentes de ingresos que no están sujetas al sistema de regulación o precios máximos, y consisten en tarifas de estacionamiento de vehículos, arrendamiento de locales comerciales, publicidad, taxis y otros tipos de transporte terrestre, y otras fuentes diversas de ingresos. De conformidad con las concesiones de la Compañía y la Ley de Aeropuertos y su reglamento, actualmente los servicios de estacionamiento no constituyen servicios aeronáuticos o “regulados” y, por tanto, no están sujetos a tarifas máximas, aunque en el futuro tanto la SCT como otras autoridades podrían decidir regularlos.
- (3) El 1 de enero de 2001 la Compañía comenzó a pagar a SETA honorarios por asistencia técnica de conformidad con el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología celebrado con motivo de la compra de las acciones Serie BB propiedad de la misma. Para una descripción de estos honorarios, véase la sección “La Compañía—Apertura del Sector Aeroportuario a la Inversión Privada—Inversión de SETA”.
- (4) De conformidad con la Ley Federal de Derechos, cada una de las subsidiarias concesionarias de la Compañía está obligada a pagar al Gobierno ciertos derechos por concepto del uso de activos del dominio público. Actualmente estos derechos equivalen al 5% de los ingresos brutos anuales de cada concesionaria.
- (5) Refleja la depreciación de los activos fijos.
- (6) Refleja la amortización de las concesiones aeroportuarias y los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias.
- (7) Tomando en consideración un número promedio ponderado de 392,000,000 acciones en circulación durante cada período.
- (8) Incluye los pasajeros tanto de llegada como de salida y los pasajeros en conexión (que son los pasajeros que llegan a los aeropuertos de la Compañía en una aeronave y salen del mismo en otra aeronave). No incluye a los pasajeros en tránsito (que son los pasajeros que llegan a los aeropuertos de la Compañía pero generalmente salen de los mismos sin cambiar de aeronave).
- (9) Calculado tomando en cuenta el ejercicio de SETA, el 5 de septiembre de 2006, de la opción para suscribir 117'558,582 acciones emitidas por la Compañía, Serie B, de acuerdo con la opción que le fue otorgada por la Compañía en relación con su adquisición de las acciones Serie BB de la Compañía (actualmente dichas acciones equivalen a 8'000,000 nuevas acciones como resultado del Split Inverso).
- (10) Representa el total de los ingresos durante el período, dividido entre el número de pasajeros terminales de dicho período. Expresados en pesos (y no en miles de pesos).
- (11) La UAFIDA representa la utilidad neta menos el resultado integral de financiamiento mas el impuesto sobre la renta, el impuesto al activo, la participación de los trabajadores en las utilidades y la depreciación y amortización. La UAFIDA no debe considerarse como una medida alternativa de la utilidad neta, como un indicador del desempeño de la Compañía o como una medida alternativa de los flujos de efectivo que reflejan su liquidez. La administración de la Compañía considera que la UAFIDA representa una medida útil para medir el desempeño que es ampliamente utilizada por los inversionistas para evaluar el desempeño de una empresa y compararlo con el de otras. Sin embargo, al realizar dichas comparaciones los inversionistas deben tomar en consideración que la UAFIDA no es una medida financiera reconocida por los PCGAM y que cada empresa calcula la UAFIDA en forma distinta. La UAFIDA mostrada en esta tabla no equivale a los ingresos generados por las operaciones (antes de deducir la depreciación y amortización y los honorarios por asistencia técnica), mismos que se utilizan como base para el cálculo de los honorarios por asistencia técnica.
- (12) En su mayoría el capital contable está integrado por el valor asignado a las concesiones de la Compañía.

## **COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LA SITUACIÓN FINANCIERA Y LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN**

El siguiente análisis se deriva de los estados financieros anuales auditados y los estados financieros por períodos intermedios no auditados de la Compañía que se incluyen en este prospecto. Este análisis no incluye toda la información contenida en los estados financieros. Los inversionistas deben leer los estados financieros de la Compañía para una mejor comprensión de las actividades y los resultados históricos de operación de la misma.

Los estados financieros anuales auditados, los estados financieros por períodos intermedios no auditados y, a menos que se indique lo contrario, el resto de la información financiera de la Compañía que se incluye este prospecto, están expresados en pesos constantes de poder adquisitivo al 30 de junio de 2006. Los resultados de operación por el período de seis meses que terminó el 30 de junio de 2006 no son necesariamente indicativos de los resultados de operación que se obtendrán durante el ejercicio completo que terminará el 31 de diciembre de 2006 y no deben interpretarse en dicho sentido.

### **Panorama General**

La Compañía cuenta con concesiones otorgadas por el Gobierno para administrar, operar y explotar 13 aeropuertos, la mayoría de los cuales están ubicados en las regiones norte y centro del país. La gran mayoría de los ingresos de la Compañía provienen de la prestación de servicios aeronáuticos, que en términos generales están relacionados con el uso de sus instalaciones aeroportuarias por las aerolíneas y los pasajeros. Por ejemplo, tanto en 2005 como en los primeros seis meses de 2006, aproximadamente el 80.6% del total de los ingresos de la Compañía se derivó de la prestación de servicios aeronáuticos. Los cambios en los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía se deben principalmente a los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga de sus aeropuertos. Los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía también se ven afectados por las tarifas máximas que la misma está autorizada a cobrar de conformidad con el sistema de regulación de tarifas establecido por la SCT, y por los precios específicos de dichos servicios que negocie con las aerolíneas. El sistema de regulación de tarifas máximas aplicable a los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos está vinculado al volumen de tráfico (medido en unidades de tráfico) de cada aeropuerto y, por tanto, en términos generales los aumentos en los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga permiten obtener mayores ingresos por la prestación de servicios aeronáuticos. El evaluar los ingresos derivados de sus servicios aeronáuticos, la Compañía se concentra principalmente en las unidades de tráfico, que miden el volumen, y en los ingresos derivados de la prestación de servicios aeronáuticos, que miden la aportación de cada unidad de tráfico a dichos ingresos.

La Compañía también percibe ingresos por la prestación de servicios no aeronáuticos, que están relacionados principalmente con las actividades comerciales realizadas en sus aeropuertos, tales como la operación de estacionamientos, la publicidad y el arrendamiento de locales a restaurantes y tiendas. Los ingresos derivados de los servicios no aeronáuticos no están sujetos al sistema de regulación de tarifas establecido por la SCT (aunque pueden estar sujetos a regulación por parte de otras autoridades). En consecuencia, los ingresos derivados de la prestación de servicios no aeronáuticos de la Compañía se ven afectados por los volúmenes de tráfico de pasajeros de sus aeropuertos, y por la mezcla de actividades comerciales realizadas en los mismos. El evaluar los ingresos derivados de sus servicios no aeronáuticos, la Compañía analiza los cambios en el total de dichos ingresos y los cambios en los ingresos por pasajero terminal.

### ***Volúmenes de tráfico de pasajeros y carga***

La gran mayoría del volumen de tráfico de pasajeros de los aeropuertos de la Compañía está representada por pasajeros nacionales. Por ejemplo, en 2005 y los primeros seis meses de 2006, aproximadamente el 76.6% y el 75.1% de los pasajeros terminales que utilizaron los aeropuertos de la Compañía, respectivamente, fueron pasajeros nacionales. Además, históricamente la mayoría de los pasajeros internacionales que viajan a través de los aeropuertos de la Compañía llegan o salen en

vuelos con origen o destino en los Estados Unidos. Por lo tanto, los resultados de operación de la Compañía están fuertemente influenciados por los cambios en la situación económica del país y, en menor medida, por la situación económica y general de los Estados Unidos, incluyendo principalmente las tendencias y los acontecimientos que afectan los viajes de placer y los niveles de gasto de los consumidores. Muchos de los factores que afectan los volúmenes de tráfico de pasajeros y la mezcla de los mismos, están fuera del control de la Compañía.

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

	Años que terminaron el 31 de diciembre			Períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio	
	2003	2004	2005	2005	2006
Pasajeros terminales nacionales <sup>(1)</sup> .....	6,981.7	7,568.7	8,118.9	3,878.3	4,342.5
Pasajeros terminales internacionales <sup>(1)</sup> .....	1,871.2	2,170.7	2,479.8	1,338.2	1,436.1
Total de pasajeros terminales <sup>(1)</sup> .....	8,852.9	9,739.4	10,598.7	5,216.5	5,778.6
Carga <sup>(1)</sup> .....	710.2	790.4	808.6	381.9	403.1
Total de unidades de tráfico <sup>(1)</sup> .....		10,529.8	11,407.3	5,598.4	6,181.7
Cambio en el total de pasajeros terminales <sup>(2)</sup> .....		10.0%	8.8%		10.8%
Cambio en las unidades de tráfico <sup>(2)</sup> .....		10.1%	8.3%		10.4%
Ingresos por servicios aeronáuticos <sup>(3)</sup> .....	\$ 937.9	\$ 1,010.3	\$ 1,111.5	\$ 552.0	\$ 621.8
Cambio en los ingresos por servicios aeronáuticos <sup>(2)</sup> .....		7.7%	10.0%		12.6%
Ingresos por servicios aeronáuticos por unidad de tráfico... unidad de tráfico <sup>(1) (2)</sup> .....	\$ 98.1	\$ 95.9	\$ 97.4	\$ 98.6	\$ 100.6
Cambio en los ingresos por servicios aeronáuticos por unidad de tráfico <sup>(1) (2)</sup> .....		(2.2)%	1.6%		2.0%
Ingresos por servicios no aeronáuticos <sup>(3)</sup> .....	\$ 184.8	\$ 233.7	\$ 268.1	\$ 137.4	\$ 149.7
Cambio en los ingresos por servicios no aeronáuticos <sup>(2)</sup> .....		26.5%	14.7%		8.9%
Ingresos por servicios no aeronáuticos por pasajero terminal.....	\$ 20.9	\$ 24.0	\$ 25.3	\$ 26.3	\$ 25.9
Cambio en los ingresos por servicios no aeronáuticos por pasajero terminal <sup>(2)</sup> .....		15.0%	5.4%		(1.7)%

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

(2) Comparado con el período anterior.

(3) En millones de pesos constantes.

En 2005, la Compañía atendió a 10.6 millones de pasajeros terminales, de los cuales 8.1 millones consistieron en pasajeros nacionales y 2.5 millones consistieron en pasajeros internacionales. Durante los primeros seis meses de 2006, la Compañía atendió a 5.8 millones de pasajeros terminales, de los cuales 4.3 millones consistieron en pasajeros nacionales y 1.4 millones consistieron en pasajeros internacionales. En 2005 y los primeros seis meses de 2006, la Compañía atendió a aproximadamente 1.4 millones y 0.4 millones de pasajeros en tránsito, respectivamente.

### **Clasificación de los Ingresos**

La Compañía clasifica sus ingresos en dos categorías: ingresos por servicios aeronáuticos, e ingresos por servicios no aeronáuticos. Históricamente la gran mayoría de los ingresos de la Compañía se han derivado de la prestación de servicios aeronáuticos. Por ejemplo, tanto en 2005 como en los primeros seis meses de 2006, aproximadamente el 80.6% de los ingresos de la Compañía, respectivamente, se derivó de la prestación de servicios aeronáuticos y el resto se derivó de la prestación de servicios no aeronáuticos.

Los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía están sujetos al sistema de regulación de tarifas máximas aplicable a cada uno de sus aeropuertos, y consisten principalmente en TUA, tarifas de aterrizaje y estacionamiento de aeronaves, tarifas de revisión de pasajeros y su equipaje

de mano, tarifas de uso de aerocares y pasillos telescópicos, rentas de espacio a las aerolíneas (exceptuando los salones VIP y otras actividades similares que no constituyen operaciones aeroportuarias esenciales) y tarifas de acceso a los prestadores de servicios complementarios (tales como el personal de tierra, los proveedores de cocina aérea, los operadores permanentes de transporte terrestre y los abastecedores de combustible).

Los ingresos derivados de los servicios no aeroportuarios no están sujetos al sistema de regulación de tarifas máximas y en términos generales consisten en tarifas de estacionamiento de vehículos (que pueden estar sujetas a ciertas regulaciones municipales pero no están sujetas a las tarifas máximas de la Compañía), rentas de espacio a las aerolíneas (para los salones VIP y otras actividades similares que no están relacionadas directamente con las operaciones aeroportuarias esenciales), las rentas y regalías pagadas por los operadores de tiendas y proveedores de servicios comerciales dentro de los aeropuertos (tales como las arrendadoras de autos, los proveedores de alimentos y bebidas, y los operadores de tiendas Duty Free), las tarifas de publicidad y las tarifas derivadas de otras fuentes tales como las máquinas surtidoras y los desarrolladores de tiempo compartido.

Para una descripción detallada de los componentes de los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de la Compañía, véase la sección “La Compañía—Fuentes de Ingresos”.

### *Ingresos por Servicios Aeronáuticos*

El sistema de precios aplicable a los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía establece una tarifa máxima para cada aeropuerto para cada uno de los ejercicios comprendidos en un período de cinco años, que es la cantidad máxima de ingresos por unidad de tráfico que dicho aeropuerto puede generar anualmente por la prestación de servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas. Para una descripción de las tarifas máximas de la Compañía y del procedimiento aplicable al establecimiento de las tarifas para los períodos futuros, véase la sección “Régimen Legal—Regulación de los Ingresos”. La SCT ha establecido las tarifas máximas de los aeropuertos de la Compañía hasta el 31 de diciembre de 2010.

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

#### **Ingresos Derivados de los Servicios Aeronáuticos**

	Años que terminaron el 31 de diciembre (cifras auditadas)						Períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio (cifras con revisión limitada)			
	2003		2004		2005		2005		2006	
	Monto	%	Monto	%	Monto	%	Monto	%	Monto	%
	(en millones de pesos constantes al 30 de junio de 2006, salvo los porcentajes)									
TUA.....	\$ 641.7	68.4%	\$ 697.1	69.0%	\$ 780.4	70.2%	\$ 382.3	69.3%	\$ 447.4	72.0%
Aterrizajes .....	91.5	9.8	98.8	9.8	105.6	9.5	52.5	9.5	54.3	8.7
Estacionamiento en plataformas.....	78.0	8.3	82.4	8.2	84.6	7.6	42.1	7.6	44.0	7.1
Revisión de pasajeros y su equipaje de mano.....	13.3	1.4	14.5	1.4	16.5	1.5	8.2	1.5	8.7	1.4
Derechos de acceso .....	19.6	2.1	21.9	2.2	25.7	2.3	13.1	2.4	12.1	1.9
Servicios aeroportuarios inmobiliarios.....	93.2	9.9	95.2	9.4	98.2	8.8	53.8	9.7	55.3	8.9
Servicios complementarios <sup>(1)</sup> .....	0.6	0.1	0.4	0.0	0.5	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
Total.....	\$ 937.9	100.0%	\$ 1,010.3	100.0%	\$ 1,111.5	100.0%	\$ 552.0	100.0%	\$ 621.8	100.0%

(1) Los pagos por los proveedores de servicios complementarios consisten en las tarifas de acceso y otras tarifas cobradas a terceros que suministran servicios de personal de tierra, cocina aérea y otros servicios en los aeropuertos de la Compañía.

De conformidad con el sistema de regulación aplicable a los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía, ésta puede fijar cada seis meses (o con mayor frecuencia si la inflación acumulada desde el último ajuste de precios es superior al 5%) el precio específico de cada uno de los servicios aeronáuticos prestados por sus aeropuertos, con excepción de los servicios complementarios y el arrendamiento de espacio a las aerolíneas, siempre y cuando el total de los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos prestados por un determinado aeropuerto no exceda de la tarifa máxima por unidad de tráfico anual correspondiente establecida para dicho aeropuerto. Actualmente la Compañía fija las tarifas específicas de cada uno de estos servicios después de negociarlas con sus principales aerolíneas clientes. Históricamente la Compañía ha estructurado las tarifas específicas de estos servicios de tal manera que la gran mayoría de sus ingresos por la prestación de servicios aeronáuticos se derive de el TUA, y prevé que continuará estructurándolos de esta manera en los contratos futuros que celebre con sus aerolíneas clientes. En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el TUA representaron el 70.2% y el 72.0% respectivamente, de los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía. Tanto en 2005 como en los primeros seis meses de 2006, los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos representaron el 80.6% del total de los ingresos de la Compañía.

La Compañía buscará ofrecer incentivos, incluyendo descuentos en el pago del TUA, con el objeto de motivar a las aerolíneas a establecer nuevas rutas, así como tomar otras medidas que tengan como resultado incrementar el tráfico de pasajeros en nuestros aeropuertos. La Ley de Aeropuertos prohíbe las políticas de precios discriminatorios, por lo que cualquier descuento que GACN ofrezca a un transportista deberá hacerse extensivo para cualquier otro transportista que cumpla con las condiciones especificadas para dichos incentivos. La Compañía se encuentra actualmente evaluando incentivos y objetivos y espera anunciar un esquema de incentivos específicos significativos que estén disponibles para las aerolíneas que cumplan con criterios específicos, lo cual la Compañía considera, incrementará el volumen de pasajeros. No obstante, la Compañía no puede asegurar que esta estrategia evitará que dichos incentivos se generalicen, ni que esta estrategia genere la presentación de inconformidades por parte de otras aerolíneas. La Compañía considera que estos incentivos deberán incrementar aún más los ingresos derivados de sus servicios aeronáuticos y no aeronáuticos en nuestros aeropuertos, aunque podrían dar como resultado una disminución en los ingresos por servicios aeronáuticos por pasajero terminal. En este sentido, con fecha 22 de noviembre de 2006, Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V., informó a la Dirección General de Aeronáutica Civil ("DGAC"), la Cámara Nacional de Transporte Aéreo ("CANAERO") y todas las Aerolíneas usuarias del Aeropuerto de Monterrey, la oferta de un incentivo. Siendo el Aeropuerto de Monterrey, una instalación estratégica y de servicio público, cuyo crecimiento va ligado al desarrollo del país, la región noroeste y el Estado de Nuevo León y con el propósito de incentivar el mercado nacional e internacional de tráfico de pasajeros en dicha terminal aérea, y contribuir a la creación de nuevas fuentes de empleo en la entidad, la Compañía ha decidido apoyar a todas aquellas Aerolíneas que se interesen, otorgando un incentivo equivalente a \$75.00 (setenta y cinco pesos 00/100), por cada pasajero de salida que transporte la aerolínea interesada que pague TUA en este aeropuerto, por un periodo de 3 (tres) años, contados a partir de la firma del convenio respectivo, con la posibilidad de prorrogarse por periodos anuales, siempre y cuando las Aerolíneas interesadas cumplan estrictamente cada una de las siguientes condiciones:

- 1.- Suscribir entre el Aeropuerto de Monterrey y la Aerolínea interesada, el convenio para participar en este programa de incentivos, en el cual se instrumente la mecánica de aplicación, ajustes y demás términos.
- 2.- Acrediten una afluencia de pasajeros adicionales a su tráfico registrado en los 12 meses anteriores a la firma del convenio y que no sean producto de alianzas, convenios, acuerdos, fusiones, compra, transacciones y cualquier acto que involucre algunos de los señalados anteriormente, de 1 millón de pasajeros, para el primer año de la oferta; para el segundo año de 2.5 millones de pasajeros y para los subsiguientes años 3 millones de pasajeros. El tráfico referido es únicamente del Aeropuerto de Monterrey y se conformará de pasajeros totales transportados por la aerolínea sin considerar los pasajeros en tránsito.

3.- Que establezcan, construyan o adapten en terrenos o instalaciones acordes con lo establecido en el Programa Maestro de Desarrollo del Aeropuerto de Monterrey, dentro de la poligonal del Aeropuerto sus oficinas administrativas, hangar y/o plataforma de mantenimiento y oficinas de tráfico y operaciones. En el caso de que sea necesaria la construcción de las instalaciones antes mencionadas, la aerolínea contará con un plazo de 18 meses a partir de la fecha de la firma del convenio para su construcción.

4.- Utilizar obligatoriamente para sus operaciones el edificio terminal y/o las plataformas que les designe el Aeropuerto de Monterrey.

El incentivo que otorga el Aeropuerto de Monterrey está condicionado y sólo aplicará a aquellas Aerolíneas que no estén recibiendo actualmente, o bien que no reciban dentro de la vigencia del convenio respectivo, algún otro incentivo de cualquier naturaleza por parte de Aeropuerto de Monterrey, a menos que la Aerolínea solicite formalmente la sustitución del incentivo por el ofertado en este instrumento. En el caso de que no se reciba ningún comunicado respecto al interés por aceptar la oferta del incentivo por parte de las aerolíneas, que lleven a la suscripción de convenios para participar en el programa de incentivos en un término de 180 días naturales a partir de la oferta, la misma se tendrá por concluida.

La Compañía considera que Viva Aerobus podría ser una de las primeras aerolíneas en aprovechar el paquete de incentivos que la Compañía espera ofrecer en relación con esta estrategia. La Compañía recientemente firmó una carta de intención no vinculativa con la aerolínea de bajo costo Viva Aerobus, la cual contempla la posibilidad de obtener, al igual que todas las aerolíneas usuarias del aeropuerto de Monterrey, incentivos sujetos al cumplimiento de ciertos objetivos denúmero de pasajeros, así como el uso de ciertas instalaciones. De conformidad con esta carta de intención, Viva Aerobus ha anunciado que tiene la intención de establecer sus oficinas corporativas, bases de operaciones e instalaciones de mantenimiento en el Aeropuerto Internacional de Monterrey, Viva Aerobus también ha anunciado que espera iniciar la operación de nueve rutas en diciembre de 2006, y veinticuatro rutas con destinos en 12 de los aeropuertos de la Compañía para abril de 2007. Trece de estas rutas tendrán como destino ciudades a las cuales anteriormente no salían vuelos del Aeropuerto Internacional de Monterrey. También ha anunciado que preve expandir su flota a diez aeronaves para diciembre de 2008.

El Gobierno y los principales grupos aeroportuarios del país (incluyendo a GACN) celebraron recientemente un convenio que tiene por objeto reducir el congestionamiento de pasajeros y aeronaves en el aeropuerto internacional de la Ciudad de México. Este convenio incentiva el uso de aeropuertos alternativos tales como el Aeropuerto Internacional de Monterrey como bases para el transporte aéreo de pasajeros con conexiones a otros destinos finales. Además, este contrato ofrece a las aerolíneas incentivos, incluyendo descuentos en el TUA y otras tarifas, para el desarrollo de nuevas rutas que utilicen los cuatro aeropuertos alternativos (Puebla, Toluca, Querétaro y Cuernavaca) que atienden al área metropolitana de la Ciudad de México, y por el desarrollo de nuevas rutas entre cada uno de estos cuatro aeropuertos y otros aeropuertos del país, incluyendo los 13 aeropuertos de la Compañía.

En diciembre de 2001, la Compañía celebró un convenio con la CANAERO y la SCT, por el cual fueron resueltas las disputas existentes con nuestros principales clientes aerolíneas y en el cual se establecieron precios específicos aplicables para dichas aerolíneas por los servicios aeronáuticos prestados por la Compañía. Estas aerolíneas celebraron convenios con la Compañía que permanecen vigentes, en algunos casos como consecuencia de ampliaciones y en otros como consecuencia de renegociaciones. A pesar de que el convenio con la CANERO venció en diciembre de 2005, la Compañía continuó cobrando a las líneas aéreas, las cuotas acordadas bajo dicho convenio hasta octubre 31 de 2006, fecha en la cual GACN celebró un nuevo convenio con la CANAERO. Este nuevo convenio ofrece ciertos incentivos, incluyendo descuentos para las aerolíneas que establezcan nuevas rutas y otras medidas que puedan incrementar el volumen de pasajeros en nuestros aeropuertos. Este convenio vence en diciembre de 2008.

En 2005, los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía representaron aproximadamente el 95% de la cantidad que ésta tenía permitido generar de conformidad con las tarifas máximas aplicables a todos sus aeropuertos. Sin embargo, en la medida en que la Compañía ofrezca

descuentos en el TUA como incentivo para motivar a las aerolíneas de bajo costo y a otros prestadores de servicios de transporte aéreo a operar rutas con origen o destino en sus aeropuertos, sus ingresos por la prestación de servicios aeronáuticos podrían representar un porcentaje más bajo. No existe garantía de que en el futuro la Compañía logrará establecer precios que le permitan percibir prácticamente todos los ingresos que tiene derecho a generar por la prestación de servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas. Para una explicación detallada de los riesgos relacionados con la capacidad de la Compañía para fijar los precios específicos de sus servicios, véase la sección “Factores de Riesgo—Riesgos Relacionados con las Actividades de la Compañía—En el pasado las principales aerolíneas nacionales que utilizan los aeropuertos de la Compañía se han rehusado a pagar ciertos aumentos en los precios individuales de sus servicios aeronáuticos, y podrían negarse a pagar los aumentos de precios futuros”.

### *Ingresos por Servicios No Aeronáuticos*

Históricamente los ingresos derivados de los servicios no aeronáuticos han representado un porcentaje significativamente menor del total de los ingresos de la Compañía que los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos. Tanto en 2005 como en los primeros seis meses de 2006, los ingresos derivados de los servicios no aeronáuticos representaron el 19.4% del total de los ingresos de la Compañía. Los ingresos por servicios no aeronáuticos por pasajero terminal se han incrementado de \$20.9 en 2003 a \$25.3 en 2005 y a \$25.9 en los primeros seis meses de 2006. En virtud de que la Compañía prácticamente ha terminado de remodelar la mayoría de sus aeropuertos, y de que algunos de los ingresos derivados de sus servicios no aeronáuticos tienen un componente fijo, la misma prevé que sus ingresos por servicios no aeronáuticos por pasajero terminal se mantendrán relativamente estables en los próximos años.

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

	<b>Ingresos Derivados de los Servicios No Aeronáuticos</b>									
	<b>Años que terminaron el 31 de diciembre (cifras auditadas)</b>						<b>Períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio (cifras con revisión limitada)</b>			
	<b>2003</b>		<b>2004</b>		<b>2005</b>		<b>2005</b>		<b>2006</b>	
	<b>Monto</b>	<b>%</b>	<b>Monto</b>	<b>%</b>	<b>Monto</b>	<b>%</b>	<b>Monto</b>	<b>%</b>	<b>Monto</b>	<b>%</b>
(en millones de pesos constantes al 30 de junio de 2006, salvo los porcentajes)										
Actividades comerciales:										
Estacionamiento de vehículos .....	\$ 55.1	29.8%	\$ 73.2	31.3%	\$ 76.3	28.5%	\$ 36.3	26.4%	\$ 40.5	27.0%
Publicidad .....	19.1	10.3	23.2	9.9	30.6	11.4	16.1	11.7	17.3	11.5
Locales comerciales <sup>(1)</sup> .....	13.3	7.2	24.5	10.5	32.0	11.9	17.2	12.5	17.3	11.6
Arrendadoras de autos .....	14.8	8.0	15.4	6.6	19.5	7.3	9.8	7.1	10.3	6.9
Alimentos y bebidas .....	11.8	6.4	12.9	5.5	17.2	6.4	8.1	5.9	11.0	7.3
Tiendas .....	21.6	11.7	24.1	10.3	27.2	10.1	13.7	10.0	14.1	9.4
Tiendas Duty Free .....	12.7	6.9	14.6	6.3	15.6	5.8	9.4	6.9	9.4	6.3
Comunicaciones .....	2.2	1.2	2.7	1.2	3.3	1.3	1.7	1.2	1.8	1.2
Servicios financieros .....	2.0	1.1	1.4	0.6	1.9	0.7	0.5	0.4	0.7	0.5
Arrendamientos a desarrolladores de tiempo compartido .....	12.3	6.7	16.2	6.9	15.7	5.9	7.5	5.5	7.9	5.3
Ingresos comerciales diversos .....	11.7	6.3	13.3	5.7	16.9	6.3	10.9	7.9	12.8	8.6
Total de actividades comerciales ..	176.6	95.6	221.5	94.8	256.2	95.6	131.2	95.5	143.1	95.6
Recuperación de gastos <sup>(2)</sup> .....	8.2	4.4	12.2	5.2	11.9	4.4	6.2	4.5	6.6	4.4
Total .....	\$ 184.8	100.0%	\$ 233.7	100.0%	\$ 268.1	100.0%	\$ 137.4	100.0%	\$ 149.7	100.0%

(1) Incluye el arrendamiento de espacio a las aerolíneas (para los salones VIP y otras actividades similares no esenciales) y los proveedores de servicios complementarios.

(2) Los costos de recuperación consisten en tarifas por servicios públicos y mantenimiento que se trasladan a las aerolíneas y otros inquilinos de los aeropuertos.

La mayoría de los ingresos derivados de los servicios no aeronáuticos de la Compañía proviene de las tarifas de estacionamiento de vehículos (que están sujetas a regulación por el Gobierno, mas no a las tarifas máximas de la Compañía), rentas de espacio a las aerolíneas y los prestadores de servicios complementarios (para los salones VIP y otras actividades similares que no están relacionadas directamente con las operaciones aeroportuarias esenciales), las rentas y regalías pagadas por los operadores de tiendas y proveedores de servicios comerciales dentro de los aeropuertos (tales como las arrendadoras de autos, los proveedores de alimentos y bebidas, y los operadores de tiendas Duty Free), las tarifas de publicidad y las tarifas derivadas de otras fuentes tales como los arrendamientos a desarrolladores de tiempo compartido y empresas de comunicaciones.

### Costo de Operación

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

	Costo de Operación						Períodos de seis meses		
	Años que terminaron el					que terminaron el			
	31 de diciembre					30 de junio			
	(cifras auditadas)					(cifras con revisión limitada)			
2003	2004		2005		2005	2006			
Monto	Monto	% de cambio	Monto	% de cambio	Monto	Monto	% de cambio		
(en millones de pesos constantes al 30 de junio de 2006, salvo los porcentajes)									
Costo de los servicios:									
Sueldos y salarios .....	\$ 107.2	\$ 111.2	3.7%	\$ 118.7	6.7%	\$ 58.8	\$ 66.0	12.2%	
Mantenimiento .....	41.0	44.5	8.5	50.3	13.0	19.8	23.4	18.2	
Seguridad y seguros .....	56.9	61.6	8.3	66.8	8.4	34.0	32.2	(5.3)	
Servicios públicos .....	73.4	75.6	2.9	80.9	7.0	38.0	41.2	8.4	
Otros .....	39.5	41.4	4.8	46.0	11.1	21.7	24.2	11.5	
Total .....	318.0	334.3	5.1	362.7	8.5	172.3	187.0	8.5	
Gastos generales y de administración .....	238.2	225.7	(5.2)	228.1	1.1	100.5	109.3	8.7	
Asistencia técnica .....	36.9	37.5	1.6	37.3	(0.5)	17.1	16.4	(4.1)	
Derechos de uso de bienes									
concesionados .....	55.1	60.4	9.6	67.7	12.1	33.5	38.9	16.1	
Depreciación y amortización:									
Depreciación <sup>(1)</sup> .....	170.8	184.7	8.1	194.9	5.5	96.4	103.4	7.3	
Amortización <sup>(2)</sup> .....	16.6	16.5	(0.6)	17.5	6.1	8.4	14.1	67.9	
Total de la depreciación y									
amortización .....	187.4	201.2	7.4	212.4	5.6	104.8	117.5	12.1	
Total .....	\$ 835.6	\$ 859.1	2.8%	\$ 908.2	5.7%	\$ 428.1	\$ 469.1	9.6%	

(1) Refleja la depreciación de los activos fijos.

(2) Refleja la amortización de las concesiones y los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias.

### Costo de los Servicios

El costo de los servicios de la Compañía consiste principalmente en los gastos en sueldos y salarios, mantenimiento, seguridad y seguros, servicios públicos (una parte de los cuales se repercute a los arrendatarios) y otros gastos diversos. En los últimos años el costo de los servicios de la Compañía se ha incrementado de \$318.0 millones en 2003 a \$362.7 millones en 2005 y a \$187.0 millones en los primeros seis meses de 2006. Esta relativa estabilidad en el costo de los servicios, aunada al aumento en los ingresos durante los últimos años, ha contribuido al crecimiento de los márgenes de operación (que representan la utilidad de operaciones dividida entre el total de los ingresos) de la Compañía, que pasaron del 25.6% en 2003 al 39.2% en los primeros seis meses de 2006.

### *Gastos Generales y de Administración*

Los gastos generales y de administración de la Compañía están representados principalmente por los sueldos del personal administrativo, los honorarios y comisiones pagados a consultores y otros proveedores de servicios profesionales, y otros gastos diversos. En los últimos años los gastos generales y de administración de la Compañía han disminuido de \$238.2 millones en 2003 a \$228.1 millones en 2005 y a \$109.3 millones en los primeros seis meses de 2006. La Compañía prevé que sus gastos generales y de administración se incrementarán después de la Oferta Global como resultado de los costos que conlleva el ser una empresa cuyas acciones se cotizan entre el público tanto en México como en los Estados Unidos.

### *Asistencia Técnica y Derechos de Uso de Bienes Concesionados*

De conformidad con el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, SETA proporciona a la Compañía servicios administrativos y de consultoría, y le transmite tecnología y conocimientos especializados sobre la industria a cambio del pago de honorarios. Para una descripción más detallada de este contrato, véase la sección "Operaciones con Personas Relacionadas." Para 2001 y 2002, el importe de los honorarios se fijó en la cantidad de \$5.0 millones de Dólares (ajustados anualmente de acuerdo a la inflación en los Estados Unidos). Para el plazo restante del contrato, el importe de los honorarios será el que resulte más alto de entre \$3.0 millones de Dólares (ajustados anualmente de acuerdo a la inflación en los Estados Unidos a partir del 14 de junio de 2006, medida en términos de los cambios en el índice nacional de precios al consumidor de dicho país) o el 5% de la utilidad de operaciones consolidada anual (antes de deducir los honorarios por asistencia técnica, los impuestos y la depreciación y amortización) de la Compañía.

Desde el 1 de noviembre de 1998, la Compañía está sujeta a las disposiciones de la Ley Federal de Derechos, que exigen que cada una de sus subsidiarias concesionarias pague al Gobierno derechos de uso de instalaciones aeroportuarias. Actualmente estos derechos ascienden al 5% de los ingresos anuales brutos percibidos por cada subsidiaria concesionaria por el uso de bienes pertenecientes al dominio público de conformidad con los términos de su concesión. Estos derechos pueden variar anualmente de conformidad con las reformas a la Ley Federal de Derechos aprobadas por el congreso, y no existe garantía de que los mismos no se incrementarán en el futuro. En el supuesto de que dichos derechos se incrementen, la Compañía tendrá derecho de solicitar a la SCT un aumento en sus tarifas máximas. Sin embargo, no existe garantía de que la SCT aprobará dicho aumento.

### *Depreciación y Amortización*

Los gastos por depreciación y amortización de la Compañía reflejan principalmente la amortización de su inversión en sus 13 concesiones. El valor de las concesiones de la Compañía se determinó en junio de 2000, cuando SETA resultó adjudicada en la licitación pública para la venta de acciones Serie BB actualmente representativas del 14.7% del capital social de GACN, con base en el valor asignado a dichas concesiones por un valuador independiente. Además, la Compañía deprecia el valor de ciertos activos fijos adquiridos o construidos en sus aeropuertos de conformidad con los requisitos de inversión previstos en sus programas maestros de desarrollo.

### **Régimen Fiscal**

La Compañía y cada una de sus subsidiarias paga sus impuestos en forma individual (y no en términos consolidados). En términos generales todas las empresas están obligadas a pagar impuestos por la cantidad que resulte más alta de entre el importe de sus obligaciones por concepto del impuesto sobre la renta (a una tasa del 34% para 2003, el 33% para 2004, el 30% para 2005, el 29% para 2006 y el 28% para los ejercicios posteriores) o el importe de sus obligaciones por concepto del impuesto al activo (a una tasa del 1.8% del valor fiscal promedio de prácticamente todos sus activos, incluyendo, en el caso de la Compañía, sus concesiones, menos el valor fiscal promedio de ciertos pasivos). Si en un determinado ejercicio el importe de las obligaciones por concepto del impuesto al activo es superior al importe de las obligaciones por concepto del impuesto sobre la renta, el impuesto al activo pagadero

sobre dicha diferencia podrá reducirse en una cantidad igual a la cantidad en que el importe de las obligaciones por concepto del impuesto sobre la renta haya sido superior al importe de las obligaciones por concepto del impuesto al activo durante los tres ejercicios previos. Además, los pagos de impuesto al activo pueden acreditarse contra la cantidad en la que el importe de las obligaciones por concepto de impuesto sobre la renta sea superior al importe de las obligaciones por concepto de impuesto al activo durante los siguientes diez ejercicios.

Además, la Compañía amortiza su inversión en sus concesiones para efectos fiscales a una tasa anual del 15%. Esta depreciación reduce el importe de las obligaciones por concepto de impuesto sobre la renta. En virtud de que los PCGAM exigen que la Compañía amortice su inversión en sus concesiones a lo largo de un período mayor, la misma continuará reportando pasivos y una provisión por impuestos diferidos en sus estados financieros con respecto a la diferencia entre el importe de la amortización para efectos fiscales y para efectos de la presentación de su información financiera.

La Compañía revisa periódicamente sus activos por impuestos diferidos para determinar la probabilidad de recuperación de los mismos, y en caso necesario establece una reserva de valuación basada en su ingreso gravable histórico, sus proyecciones en cuanto al ingreso gravable futuro, y la fecha esperada de reversión de las diferencias temporales existentes.

En 2003, 2004, 2005 y los primeros seis meses de 2006, la tasa real de impuestos de la Compañía fue del 43.1%, el 23.2%, el 29.2% y el 25.3%, respectivamente. Los cambios en la tasa durante dichos ejercicios se debieron en gran medida al efecto de las disminuciones en las tasas legales del impuesto sobre la renta (al 34% en 2003, al 33% en 2004, al 30% en 2005, al 29% en 2006 y al 28% para los ejercicios posteriores) sobre los impuestos diferidos.

De conformidad con lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo, la Compañía está obligada a distribuir entre sus trabajadores (con excepción del Director General) el 10% de su utilidad anual (para efectos fiscales) en términos no consolidados.

### Efectos de la devaluación y la inflación

La siguiente tabla muestra, para cada uno de los períodos indicados:

- el porcentaje de devaluación o apreciación del peso frente al dólar;
- el índice de inflación en México;
- el índice de inflación en los Estados Unidos, y
- el porcentaje de cambio en el PIB con respecto al período anterior.

	Años que terminaron el 31 de diciembre			Períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio	
	2003	2004	2005	2005	2006
Depreciación (apreciación) del peso frente al dólar <sup>(1)</sup> .....	7.6%	(0.8)%	(4.6)%	1.1%	6.1%
Índice de inflación en México <sup>(2)</sup> .....	4.0%	5.2%	3.3%	0.8%	0.6%
Índice de inflación en los Estados Unidos <sup>(3)</sup> .....	1.9%	3.3%	3.4%	2.5%	4.3%
Aumento (disminución) en el PIB <sup>(4)</sup> .....	1.4%	4.2%	3.0%	2.9%	5.1%

(1) Con base en los cambios en el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en moneda extranjera publicado por BANXICO al cierre de cada ejercicio (\$11.2372 por dólar al 31 de diciembre de 2003, \$11.1495 por dólar al 31 de diciembre de 2004, \$10.6344 por dólar al 30 de diciembre de 2005 y \$11.2865 por dólar al 30 de junio de 2006).

(2) Con base en los cambios en el INPC publicado por BANXICO (106.996 en 2003, 112.550 en 2004, 116.301 en 2005, 113.447 al 30 de junio de 2005 y 117.0590 al 30 de junio de 2006).

(3) Publicado por la Oficina de Estadísticas Laborales del Departamento del Trabajo de los Estados Unidos.

(4) En términos reales, publicado por BANXICO.

Debido a que en los últimos años el índice de inflación en México ha sido relativamente bajo, la inflación no ha tenido un efecto significativo sobre los ingresos o los resultados de operación de la Compañía en los últimos tres ejercicios. Sin embargo, en el pasado la situación general de la economía nacional, la devaluación del peso frente al dólar, los altos índices de inflación y la existencia de tasas de interés elevadas han afectado y en el futuro podrían tener un efecto adverso sobre:

- El gasto por depreciación y amortización. *La Compañía actualiza sus activos no monetarios para reconocer los efectos de la inflación. La actualización de estos activos en periodos de alta inflación incrementa el valor en libros de los mismos, lo que a su vez incrementa el gasto por depreciación y el riesgo de deterioro de los mismos.*
- El TUA. *Actualmente el TUA aplicable a los pasajeros internacionales están denominados en Dólares (aunque se facturan y pagan en pesos), en tanto que el TUA aplicable a los pasajeros nacionales están denominados en pesos. En virtud de que los PCGAM exigen que las empresas actualicen sus resultados de operación por los periodos anteriores, a pesos constantes de la fecha del balance general más reciente, cuando el índice de inflación durante un determinado periodo es superior a la depreciación del peso frente al dólar durante dicho periodo, el valor en pesos de los ingresos denominados en Dólares o vinculados al dólar reportados durante el periodo anterior serán más elevados que los del periodo en curso. Este efecto puede ocurrir aun cuando el importe en Dólares de dichos ingresos haya sido igual o mayor durante el ejercicio en curso.*
- El ingreso integral de financiamiento. *De conformidad con lo exigido por los PCGAM, el costo integral de financiamiento de la Compañía refleja la utilidad o pérdida cambiaria y las ganancias o pérdidas por posición monetaria, y en consecuencia se ve afectado tanto por la inflación como por las devaluaciones.*
- Las tarifas máximas en pesos. *El TUA aplicable a los pasajeros internacionales están denominadas en Dólares, pero se facturan y pagan en pesos al tipo de cambio promedio del mes anterior al del vuelo.*

### Resultados de Operación por Aeropuerto

La siguiente tabla muestra los resultados de operación de los aeropuertos de la Compañía durante los periodos indicados:

	Resultados de Operación por Aeropuerto				
	Años que terminaron el 31 de diciembre (cifras auditadas)			Periodos de seis meses que terminaron el 30 de junio (cifras con revisión limitada)	
	2003	2004	2005	2005	2006
	(en millones de pesos constantes al 30 de junio de 2006, salvo los porcentajes)				
<b>Monterrey:</b>					
Ingresos:					
Servicios aeronáuticos .....	\$ 389.6	\$ 428.0	\$ 465.5	\$ 224.6	\$ 258.5
Servicios no aeronáuticos .....	77.9	108.4	132.7	67.5	73.7
Total de los ingresos .....	467.5	536.4	598.2	292.1	332.2
Costo de operación.....	242.5	267.9	285.9	131.0	147.1
Costo de los servicios.....	69.1	92.2	98.1	46.8	49.3
Gastos generales y de administración.....	83.0	79.0	81.8	33.4	42.0
Depreciación y amortización.....	53.7	56.8	61.3	30.4	32.2
Utilidad de Operación .....	225.0	268.5	312.3	161.1	185.1
Margen de operación <sup>(1)</sup> .....	48.1%	50.1%	52.2%	55.2%	55.7%

## Resultados de Operación por Aeropuerto

	Años que terminaron el 31 de diciembre (cifras auditadas)			Períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio (cifras con revisión limitada)	
	2003	2004	2005	2005	2006
	(en millones de pesos constantes al 30 de junio de 2006, salvo los porcentajes)				
<b>Acapulco:</b>					
Ingresos:					
Servicios aeronáuticos .....	\$ 88.0	\$ 90.4	\$ 100.1	\$ 57.3	\$ 66.9
Servicios no aeronáuticos .....	15.4	17.6	18.0	10.0	11.1
Total de los ingresos .....	103.4	108.0	118.1	67.3	78.0
Costo de operación .....	106.0	98.2	106.8	50.7	55.0
Costo de los servicios .....	45.2	37.7	46.5	20.1	23.5
Gastos generales y de administración .....	25.9	24.3	23.0	11.1	11.7
Depreciación y amortización .....	25.8	26.8	28.3	14.1	14.5
Utilidad de operación .....	(2.6)	9.8	11.3	16.6	23.0
Margen de operación <sup>(1)</sup> .....	(2.5)%	9.1%	9.6%	24.7%	29.5%
<b>Mazatlán:</b>					
Ingresos:					
Servicios aeronáuticos .....	\$ 73.6	\$ 79.2	\$ 84.3	\$ 45.7	\$ 49.7
Servicios no aeronáuticos .....	24.3	26.6	28.7	15.7	15.3
Total de los ingresos .....	97.9	105.8	113.0	61.4	65.0
Costo de operación .....	81.9	81.8	86.4	41.4	42.4
Costo de los servicios .....	29.5	30.0	31.3	15.9	17.0
Gastos generales y de administración .....	23.5	21.7	25.0	9.9	9.5
Depreciación y amortización .....	20.3	21.3	21.6	10.8	11.2
Utilidad de operación .....	16.0	24.0	26.6	20.0	22.6
Margen de operación <sup>(1)</sup> .....	16.3%	22.7%	23.5%	32.6%	34.8%
<b>Culiacán:</b>					
Ingresos:					
Servicios aeronáuticos .....	\$ 64.4	\$ 69.5	\$ 82.5	\$ 40.5	\$ 42.5
Servicios no aeronáuticos .....	11.7	12.1	13.1	6.5	7.3
Total de los ingresos .....	76.1	81.6	95.6	47.0	49.8
Costo de operación .....	61.8	59.6	65.7	29.1	32.7
Costo de los servicios .....	22.9	23.1	24.1	11.4	12.3
Gastos generales y de administración .....	15.9	12.9	16.5	5.7	7.6
Depreciación y amortización .....	17.0	17.3	17.5	8.7	9.1
Utilidad de operación .....	14.3	22.0	29.9	17.9	17.1
Margen de operación <sup>(1)</sup> .....	18.8%	27.0%	31.3%	38.1%	34.3%
<b>Chihuahua:</b>					
Ingresos:					
Servicios aeronáuticos .....	\$ 59.3	\$ 59.9	\$ 67.4	\$ 30.7	\$ 34.2
Servicios no aeronáuticos .....	10.2	11.3	13.3	6.4	7.9
Total de los ingresos .....	69.5	71.2	80.7	37.1	42.1
Costo de operación .....	46.7	48.7	60.5	26.1	28.9
Costo de los servicios .....	18.2	19.0	22.9	10.8	12.3
Gastos generales y de administración .....	14.8	13.9	19.2	6.5	6.9
Depreciación y amortización .....	8.2	10.3	12.3	6.0	6.5
Utilidad de operación .....	22.8	22.5	20.2	11.0	13.2
Margen de operación <sup>(1)</sup> .....	32.8%	31.6%	25.0%	29.6%	31.4%
<b>Zihuatanejo:</b>					
Ingresos:					
Servicios aeronáuticos .....	\$ 54.5	\$ 60.3	\$ 60.9	\$ 34.7	\$ 42.0
Servicios no aeronáuticos .....	8.4	13.9	13.9	8.2	9.1
Total de los ingresos .....	62.9	74.2	74.8	42.9	51.1
Costo de operación .....	59.6	60.1	60.8	29.6	36.3
Costo de los servicios .....	22.6	22.0	23.4	11.4	12.5
Gastos generales y de administración .....	17.3	16.6	15.5	6.8	12.0
Depreciación y amortización .....	14.2	15.5	16.1	8.0	8.3
Utilidad de operación .....	3.3	14.1	14.0	13.3	14.8
Margen de operación <sup>(1)</sup> .....	5.2%	19.0%	18.7%	31.0%	29.0%

## Resultados de Operación por Aeropuerto

	Años que terminaron el 31 de diciembre (cifras auditadas)			Períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio (cifras con revisión limitada)	
	2003	2004	2005	2005	2006
	(en millones de pesos constantes al 30 de junio de 2006, salvo los porcentajes)				
<b>Otros<sup>(2)</sup></b>					
Ingresos:					
Servicios aeronáuticos .....	\$ 208.6	\$ 223.0	\$ 250.8	\$ 118.5	\$ 128.0
Servicios no aeronáuticos .....	36.9	43.8	48.4	23.1	25.3
Total de los ingresos .....	245.5	266.8	299.2	141.6	153.3
Costo de operación.....	240.8	242.3	250.6	119.8	130.0
Costo de los servicios.....	109.6	109.1	116.4	55.9	60.1
Gastos generales y de administración.....	65.6	60.8	59.4	27.5	29.8
Depreciación y amortización.....	45.4	51.4	52.1	25.6	28.6
Utilidad de operación .....	4.7	24.5	48.6	21.8	23.3
Margen de operación <sup>(1)</sup> .....	1.9%	9.2%	16.2%	15.4%	15.2%
<b>Total<sup>(3)</sup></b>					
Ingresos:					
Servicios aeronáuticos .....	\$ 938.0	\$ 1,010.3	\$ 1,111.5	\$ 552.0	\$ 621.8
Servicios no aeronáuticos .....	184.8	233.7	268.1	137.4	149.7
Total de los ingresos .....	1,122.8	1,244.0	1,379.6	689.4	771.5
Costo de operación.....	839.3	858.6	916.7	427.7	472.4
Costo de los servicios.....	317.1	333.1	362.7	172.3	187.0
Gastos generales y de administración.....	246.0	229.2	240.4	100.9	119.5
Depreciación y amortización.....	184.6	199.4	209.2	103.6	110.4
Utilidad de operación .....	283.5	385.4	462.9	261.7	299.1
Margen de operación <sup>(1)</sup> .....	25.2%	31.0%	33.6%	38.0%	38.8%

(1) La Compañía calcula el margen de operación de un aeropuerto dividiendo los ingresos generados por las operaciones de dicho aeropuerto o grupo de aeropuertos entre el total de los ingresos generados por dicho aeropuerto o grupo de aeropuertos.

(2) Refleja los resultados de operación de los aeropuertos de Ciudad Juárez, Durango, Reynosa, San Luis Potosí, Tampico, Torreón y Zacatecas.

(3) Incluye las operaciones intercompañías celebradas entre la Compañía y sus subsidiarias, y entre subsidiarias.

Históricamente el aeropuerto más rentable de la Compañía ha sido el Aeropuerto Internacional de Monterrey, que atiende a la mayoría de los pasajeros internacionales de la misma. La Compañía calcula la rentabilidad de un aeropuerto dividiendo los ingresos generados por las operaciones del mismo entre el total de los ingresos generados por dicho aeropuerto.

### Resumen de los resultados del tercer trimestre

Las siguientes cantidades son expresadas en pesos constantes al 30 de septiembre de 2006 y están basados en información no auditada por el tercer trimestre y por los nueve meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2006. La inflación en México durante el tercer trimestre del 2006 fue de 1.8%. Consecuentemente, aunque no consideremos la tasa de inflación como sustancial, la siguiente información por el tercer trimestre y por los nueve meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2006, no es directamente comparable con la información financiera presentada en cualquier otro lugar de este prospecto, la cual, a menos que se indique lo contrario, se expresa en pesos mexicanos al 30 de junio de 2006.

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

	Tercer trimestre finalizado el 30 de septiembre		Nueve meses finalizados el 30 de septiembre	
	2004	2005	2005	2006
Pasajeros terminales nacionales <sup>(1)</sup> .....	2,191	2,429	6,069	6,771
Pasajeros terminales internacionales <sup>(1)</sup> .....	556	522	1,894	1,958
Total de pasajeros terminales <sup>(1)</sup> .....	2,747	2,951	7,963	8,729
Carga <sup>(1)</sup> .....	201	206	583	609
Total de unidades de tráfico <sup>(1)</sup> .....	2,948	3,157	8,546	9,338
Cambio en el total de pasajeros terminales <sup>(2)</sup> .....		7.4%		9.6%
Cambio en las unidades de tráfico <sup>(2)</sup> .....		7.1%		9.3%
Ingresos por servicios aeronáuticos <sup>(3)</sup> .....	\$ 286.8	\$ 330.9	\$ 848.5	\$ 963.7
Cambio en los ingresos por servicios aeronáuticos <sup>(2)</sup> .....		15.4%		13.6%
Ingresos por servicios aeronáuticos por unidad de tráfico... \$	97.3	104.8	99.2	103.2
Cambio en los ingresos por servicios aeronáuticos por unidad de tráfico <sup>(1)(2)</sup> .....		7.7%		4.0%
Ingresos por servicios no aeronáuticos <sup>(2)</sup> .....	\$ 65.1	\$ 74.6	\$ 204.9	\$ 226.9
Cambio en los ingresos por servicios no aeronáuticos <sup>(2)</sup> .....		14.6%		10.7%
Ingresos por servicios no aeronáuticos por pasajero terminal.....	\$ 23.7	\$ 25.3	\$ 25.7	\$ 26.0
Cambio en los ingresos por servicios no aeronáuticos por pasajero terminal <sup>(2)</sup> .....		6.7%		1.0%

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

(2) Comparado con el período anterior.

(3) En millones de pesos constantes.

La siguiente tabla contiene un resumen de los resultados de operación consolidados de la Compañía durante los períodos indicados:

	Resumen de los Resultados de Operación Consolidados					
	Tercer trimestre finalizado el 30 de septiembre			Nueve meses finalizados el 30 de septiembre		
	2005	2006		2005	2006	
Monto	Monto	% de cambio	Monto	Monto	% de cambio	
(en miles de pesos, salvo los porcentajes)						
<b>Ingresos:</b>						
Por servicios aeronáuticos <sup>(1)</sup> .....	\$286,823	\$330,964	15.3%	\$848,531	\$963,701	13.5%
Por servicios no aeronáuticos <sup>(2)</sup> .....	65,096	74,638	14.7%	204,944	226,966	10.7%
Total de los ingresos.....	351,919	405,602	15.2%	1053,475	1190,667	13.0%
<b>Costo de operación:</b>						
Costo de servicios.....	99,657	99,400	(0.3) %	274,968	289,667	5.3%
Gastos generales y de administración....	54,703	52,638	(3.8) %	156,954	163,598	4.2%
Asistencia técnica.....	8,403	17,486	108.1%	25,810	34,118	32.1%
Derechos de uso de bienes concesionados.....	18,500	20,386	10.2%	52,553	59,977	14.1%
Depreciación y amortización:	53,989	59,912	10.9%	160,608	179,500	11.7%
Total del costo de operación.....	235,252	249,555	6.1%	670,893	726,860	8.3%
Utilidad de operación.....	116,668	156,047	33.7%	382,582	463,807	21.2%

**Resumen de los Resultados de Operación Consolidados**

	Tercer trimestre finalizado el 30 de septiembre			Nueve meses finalizados el 30 de septiembre		
	2005	2006		2005	2006	
	Monto	Monto	% de cambio	Monto	Monto	% de cambio
	(en miles de pesos, salvo los porcentajes)					
<b>Ingreso generado por las operaciones:</b>						
Ingreso por intereses – neto .....	28,009	32,576	16.3%	74,319	89,325	20.2%
Utilidad (pérdida) cambiaria – neto .....	879	(14,946)	(1800.3)%	(17,548)	19,273	(209.8) %
Pérdida por posición monetaria .....	(14,986)	(33,709)	(124.9)%	(24,749)	(44,727)	80.7%
Ingreso (costo) integral de financiamiento – neto .....	13,902	(16,079)	(215.6)%	32,022	63,871	99.4%
Otros ingresos (gasto).....	2,850	7,022	146.3%	1,354	16,924	1149.9%
Utilidad de operación antes de impuesto sobre la renta y participación de los trabajadores en las utilidades.....	133,420	146,990	10.1%	415,958	544,602	30.9%
Impuesto sobre la renta y participación de los trabajadores en las utilidades.....	24,696	34,364	39.1%	115,501	172,998	49.8%
Utilidad neta consolidada .....	108,726	112,626	3.6%	300,457	371,604	23.6%
<b>Otros datos de operación (no auditados):</b>						
Margen de operación <sup>(1)</sup> .....	33.2%	38.5%		36.3%	38.9%	
Margen neto <sup>(2)</sup> .....	30.9%	27.8%		28.5%	31.2%	

(1) Utilidad de operación, dividida entre el total de los ingresos, en términos porcentuales.

(2) Utilidad neta dividida entre el total de los ingresos, en términos porcentuales.

Los 13 aeropuertos de GACN prestaron sus servicios a 2.9 millones de pasajeros durante los tres meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2006, dando como resultado un aumento del 7.4% en comparación con los mismos meses del 2005. Del total de sus pasajeros en los tres meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2006, 2.4 millones fueron pasajeros de vuelos nacionales y 0.5 millones fueron pasajeros de vuelos internacionales. Durante los tres meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2006, el número de pasajeros en vuelos nacionales aumentó un 10.9% y el número de pasajeros en vuelos internacionales disminuyó 6.1% en comparación con los mismos meses del 2005, dicha disminución se debió principalmente a que (i) Aviaca canceló las rutas que operaba de Monterrey a las ciudades de Miami y Chicago y (ii) en virtud de la suspensión temporal de las operaciones de Aerocalifornia por el gobierno en abril del 2006, por cuestiones de seguridad relacionadas con su flota, los vuelos a la ciudad de Los Angeles que ésta operaba en los aeropuertos de la Compañía fueron cancelados.

Los ingresos de GACN aumentaron 15.2% a \$405.6 millones por los tres meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2006, en comparación con los \$351.9 millones por los tres mismos meses del 2005, reflejando incrementos tanto en los ingresos aeronáuticos como en los no aeronáuticos. El incremento en los ingresos aeronáuticos se debió principalmente a un aumento en el número de pasajeros que pagaron TUA, así como en un incremento en el flujo de tráfico aéreo. El incremento en los ingresos no aeronáuticos se debió principalmente al aumento en los ingresos derivados de las tarifas de estacionamientos de vehículos, así como, en una menor medida, al aumento en los ingresos derivados del resto de los servicios no aeronáuticos.

La utilidad de operaciones de la Compañía incrementó 33.7% a \$156.0 millones por los tres meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2006, en comparación con los \$116.7 millones por los tres mismos meses del 2005, reflejando principalmente el aumento en los ingresos que derivó un incremento proporcionalmente menor en los costos de operación. Los costos de operación incrementaron principalmente como resultado del aumento en los honorarios por asistencia técnica, derechos de uso de bienes concesionados y gastos de depreciación y amortización, los cuales generaron una disminución en los costos de servicios y en los gastos generales y de administración.

Los ingresos netos de GACN incrementaron 3.6% a \$112.6 millones por los tres meses que finalizaron el 30 de septiembre de 2006, en comparación con los \$108.7 millones por los mismos meses del 2005, principalmente como resultado del incremento en la utilidad de operaciones de la Compañía a que se refiere el párrafo anterior, así como debido al cambio en el ingreso integral de financiamiento durante el periodo de 2005 con relación al ingreso integral de financiamiento durante el periodo de 2006.

Al 30 de septiembre de 2006, el efectivo y equivalentes de efectivo de GACN fue de \$1,805 millones. La Compañía no contaba con deuda alguna al 30 de septiembre de 2006.

## Resumen de los Resultados Históricos de Operación

La siguiente tabla contiene un resumen de los resultados de operación consolidados de la Compañía durante los períodos indicados:

<b>Resumen de los Resultados de Operación Consolidados</b>								
	<b>Años que terminaron el 31 de diciembre (cifras auditadas)</b>					<b>Períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio (cifras con revisión limitada)</b>		
	<b>2003</b>	<b>2004</b>		<b>2005</b>		<b>2005</b>	<b>2006</b>	
	<b>Monto</b>	<b>Monto</b>	<b>% de cambio</b>	<b>Monto</b>	<b>% de cambio</b>	<b>Monto</b>	<b>Monto</b>	<b>% de cambio</b>
(en miles de pesos constantes al 30 de junio de 2006, salvo los porcentajes)								
<b>Ingresos:</b>								
Por servicios aeronáuticos <sup>(1)</sup> .....	\$937,938	\$1,010,305	7.7	\$1,111,493	10.0	\$552,028	\$621,833	12.6
Por servicios no aeronáuticos <sup>(2)</sup> .....	184,818	233,737	26.5	268,146	14.7	137,438	149,703	8.9
Total de los ingresos .....	1,122,756	1,244,042	10.8	1,379,639	10.9	689,466	771,536	11.9
<b>Costo de operación:</b>								
Costo de servicios .....	318,027	334,268	5.1	362,686	8.5	172,290	186,988	8.5
Gastos generales y de administración....	238,248	225,669	(5.3)	228,132	1.1	100,488	109,313	8.7
Asistencia técnica <sup>(3)</sup> .....	36,855	37,491	1.7	37,305	(0.5)	17,107	16,347	(4.5)
Derechos de uso de bienes concesionados <sup>(4)</sup> .....	55,123	60,487	9.7	67,722	12.0	33,466	38,905	16.3
Depreciación y amortización:	187,382	201,227	7.4	212,375	5.5	104,782	117,527	12.2
Total del costo de operación .....	835,635	859,142	2.8	908,220	5.7	428,133	469,080	9.6
Utilidad de operación.....	287,121	384,900	34.1%	471,419	22.5%	261,333	302,456	15.7%
Ingreso generado por las operaciones	287,121	384,900	34.1	471,419	22.5	261,333	302,456	15.7
Ingreso por intereses – neto .....	29,503	48,523	64.5	101,739	109.7	45,512	55,771	22.5
Utilidad (pérdida) cambiaria – neto.....	32,049	(4,406)	(113.7)	(24,653)	459.6	(18,109)	33,629	(285.7)
Pérdida por posición monetaria .....	(37,398)	(58,421)	56.2	(49,479)	(15.3)	(9,596)	(10,828)	12.8
Ingreso (costo) integral de financiamiento – neto .....	24,154	(14,304)	(159.2)	27,607	(293.0)	17,807	78,572	341.2
Otros ingresos (gasto) .....	2,601	4,295	65.1	5,013	16.7	(1,472)	9,732	(761.1)
Utilidad de operación antes de impuesto sobre la renta y participación de los trabajadores en las utilidades .....	313,876	374,891	19.4	504,039	34.4	277,668	390,760	40.7
Impuesto sobre la renta y participación de los trabajadores en las utilidades.....	135,618	87,501	(35.5)	148,746	70.0	89,240	136,244	52.7
Utilidad neta consolidada.....	178,258	287,390	61.2	355,293	23.6	188,428	254,516	35.1
<b>Otros datos de operación (no auditados):</b>								
Margen de operación <sup>(1)</sup> .....	25.6%	30.9%		34.2%		37.9%	39.2%	
Margen neto <sup>(2)</sup> .....	15.9%	23.1%		25.8%		27.3%	33.0%	

(1) Utilidad de operación, dividida entre el total de los ingresos, en términos porcentuales.

(2) Utilidad neta dividida entre el total de los ingresos, en términos porcentuales.

## **Resultados de operación por el período de seis meses que terminó el 30 de junio de 2006, comparado con el período de seis meses que terminó el 30 de junio de 2005**

### *Ingresos*

En los primeros seis meses de 2006, el total de los ingresos ascendió a \$771.5 millones, lo cual representó un incremento del 11.9% con respecto a los \$689.5 millones reportados durante los primeros seis meses de 2005, como resultado del aumento en los ingresos derivados tanto de los servicios aeronáuticos como de los servicios no aeronáuticos.

En los primeros seis meses de 2006, los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos se incrementaron en un 12.6% con respecto a los primeros seis meses de 2005, debido principalmente a un aumento en los pasajeros sujetos al pago de TUA del 13.1% y a un crecimiento del 5.3% en el flujo de tráfico aéreo, lo cual resultó en un aumento en los ingresos provenientes de tarifas correspondientes al TUA, servicios de aterrizaje y a estacionamiento de aeronaves de \$65.1 millones, \$1.8 millones y \$1.9 millones, respectivamente. Como resultado de estos aumentos en los volúmenes, en los primeros seis meses de 2006, el total de las unidades de tráfico se incrementó en un 10.4% con respecto a los primeros seis meses de 2005. Los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos también se vieron beneficiados por los aumentos en las tarifas específicas de los servicios aeronáuticos de la Compañía. En los primeros seis meses de 2006 los ingresos por servicios aeronáuticos por unidad de tráfico ascendieron a \$100.6, lo cual representó un incremento del 2.0% con respecto a los \$98.6 correspondientes a los primeros seis meses de 2005.

En los primeros seis meses de 2006, los ingresos derivados de los servicios no aeronáuticos se incrementaron en un 8.9% con respecto a los primeros seis meses de 2005, debido principalmente al aumento en los ingresos derivados de las tarifas de estacionamiento de vehículos y, en menor medida, al aumento en los ingresos derivados del resto de los servicios no aeronáuticos. Estos incrementos se debieron al crecimiento de los volúmenes de tráfico de pasajeros en los aeropuertos de la Compañía. Los ingresos por servicios no aeronáuticos por pasajero terminal se mantuvieron prácticamente iguales durante ambos períodos ya que tan sólo disminuyeron en un 1.7%, al pasar de \$26.3 en los primeros seis meses de 2005 a \$25.9 en los primeros seis meses de 2006.

### *Costo de Operación*

#### *Costo de Servicios*

En los primeros seis meses de 2006, el costo de los servicios se incrementó en un 8.5% con respecto a los primeros seis meses de 2006, principalmente como resultado de los aumentos en varias categorías de gastos, incluyendo los gastos en sueldos y salarios (de \$58.8 millones a \$66.0 millones), mantenimiento (de \$19.8 millones a \$23.4 millones) y servicios públicos (de \$38.0 millones a \$41.2 millones). El aumento en los gastos en sueldos y salarios fue imputable principalmente a un incremento del 4.7% en la cantidad de empleados, en tanto que el aumento en los gastos en servicios públicos se derivó de los incrementos en el precio y los niveles de consumo de energía eléctrica. Estos aumentos se vieron contrarrestados por una disminución del 5.3% en los gastos en seguridad y seguros, que pasaron de \$34.0 millones en los primeros seis meses de 2005 a \$32.2 millones en los primeros seis meses de 2006. El costo de los servicios, expresado como porcentaje del total de los ingresos, disminuyó del 25.0% en los primeros seis meses de 2005 al 24.2% en los primeros seis meses de 2006, reflejando el incremento en los ingresos.

#### *Gastos Generales y de Administración*

Los gastos generales y de administración se incrementaron en un 8.7% al pasar de \$100.5 millones en los primeros seis meses de 2005 a \$109.3 millones en los primeros seis meses de 2006, principalmente como resultado de los aumentos en las provisiones, de los cuales aproximadamente \$5 millones estuvieron relacionados con el proceso administrativo de ejecución en contra de la Compañía por el

municipio de Zihuatanejo. Como reflejo del incremento en los ingresos, los gastos generales y de administración, expresados como porcentaje del total de los ingresos de la Compañía, disminuyeron del 14.6% en los primeros seis meses de 2005 al 14.2% en los primeros seis meses de 2006.

#### *Asistencia Técnica y Derechos de Uso de Bienes Concesionados*

Los honorarios por asistencia técnica disminuyeron en un 4.5% al pasar de \$17.1 millones en los primeros seis meses de 2005 a \$16.3 millones en los primeros seis meses de 2006, como resultado de un mayor importe de gastos reembolsables a SETA, de conformidad con el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología durante los primeros seis meses de 2005 que durante los primeros seis meses de 2006. Los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias se incrementaron en un 16.1% al pasar de \$33.5 millones en los primeros seis meses de 2005 a \$38.9 millones en los primeros seis meses de 2006 como reflejo del incremento en los ingresos.

#### *Depreciación y Amortización*

Los gastos en depreciación y amortización se incrementaron en un 12.2% al pasar de \$104.8 millones en los primeros seis meses de 2005 a \$117.5 millones en los primeros seis meses de 2006, principalmente como resultado del aumento en las mejoras en bienes concesionados, maquinaria y equipo debido a las inversiones efectuadas de conformidad con los programas maestros de desarrollo de la Compañía en 2005.

#### *Utilidad de Operación*

La utilidad de operación se incrementó en un 15.7% al pasar de \$261.3 millones en los primeros seis meses de 2005 a \$302.5 millones en los primeros seis meses de 2006. Este incremento reflejó principalmente el aumento del 11.9% en el total de los ingresos durante los primeros seis meses de 2006, mismo que se vio contrarrestado parcialmente por un aumento proporcionalmente más bajo en el total del costo de operación. El margen de operación de la Compañía se incrementó del 37.9% en los primeros seis meses de 2005 al 39.2% en los primeros seis meses de 2006.

En términos de cada aeropuerto en lo individual, los principales responsables del incremento en las utilidades de operación en los primeros seis meses de 2006, fueron el Aeropuerto Internacional de Monterrey (cuya utilidad de operación se incrementó en un 14.9% y cuyo margen se incrementó del 55.2% al 55.7%), el Aeropuerto Internacional de Acapulco (cuya utilidad de operación se incrementó en un 38.6% y cuyo margen de operación se incrementó del 24.7% al 29.5%), el Aeropuerto Internacional de Mazatlán (cuya utilidad de operación se incrementó en un 13.0% y cuyo margen se incrementó del 32.6% al 34.8%), y el Aeropuerto Internacional de Chihuahua cuyas utilidades de operación se incrementaron en un 20.0% y cuyo margen de utilidades se incrementó del 29.6% al 31.4%). En el caso de los aeropuertos internacionales de Monterrey, Acapulco y Chihuahua, estos incrementos se debieron principalmente a los crecimientos de entre el 13% y el 19% en el volumen de tráfico de pasajeros terminales de los mismos. En el caso del Aeropuerto Internacional de Mazatlán, el incremento se debió principalmente al crecimiento en el volumen de tráfico de pasajeros terminales y a una disminución en los costos comparados con los ingresos.

#### *Resultado Integral de Financiamiento*

En los primeros seis meses de 2006, el resultado integral de financiamiento consistió en un ingreso de \$78.6 millones, comparado con el ingreso de \$17.8 millones reportado en los primeros seis meses de 2005. Este incremento se debió principalmente al giro de una pérdida cambiaria de \$18.1 millones en los primeros seis meses de 2005 a una utilidad cambiaria de \$33.7 millones en los primeros seis meses de 2006, así como a un incremento en los ingresos por intereses de \$45.5 millones en los primeros seis meses de 2005 a \$55.8 millones en los primeros seis meses de 2006. Estos incrementos se vieron contrarrestados parcialmente por un incremento del 13.5% en las pérdidas por posición monetaria, que pasaron de \$9.6 millones en los primeros seis meses de 2005 a \$10.9 millones en los primeros seis meses de 2006.

### *Impuesto Sobre la Renta, Participación de los Trabajadores en las Utilidades, e Impuesto al Activo*

La provisión para el impuesto sobre la renta y la participación de los trabajadores en las utilidades se incrementó en un 52.7% al pasar de \$89.2 millones en los primeros seis meses de 2005 a \$136.2 millones en los primeros seis meses de 2006. Este incremento fue imputable principalmente al aumento en el importe de la participación de los trabajadores en las utilidades y a un aumento en la utilidad bruta de la Compañía. La tasa real de la Compañía disminuyó del 32.1% en los primeros seis meses de 2005 al 25.3% en los primeros seis meses de 2006.

#### *Utilidad neta*

La utilidad neta se incrementó en un 35.1% al pasar de \$188.4 millones en los primeros seis meses de 2005 a \$254.5 millones en los primeros seis meses de 2006, como resultado de los factores antes descritos.

### **Resultados de operación por el año que terminó el 31 de diciembre de 2005, comparado con el año que terminó el 31 de diciembre de 2004**

#### *Ingresos*

En 2005, el total de los ingresos ascendió a \$1,379.6 millones, lo cual representó un incremento del 10.9% con respecto a los \$1,244.0 millones reportados en 2004, como resultado del aumento en los ingresos derivados tanto de los servicios aeronáuticos como de los servicios no aeronáuticos.

En 2005, los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos se incrementaron en un 10.0% con respecto a 2004 debido principalmente a un aumento del 7.5% en los pasajeros sujetos al pago de TUA y a un crecimiento del 4.7% en el flujo de tráfico aéreo, lo cual resultó en aumentos en los ingresos derivados del TUA, cargos por aterrizaje y cargos por estacionamiento de aeronaves de \$83.3 millones, \$6.8 millones y \$2.2 millones, respectivamente. Como resultado de estos aumentos en los volúmenes, en 2005, el total de las unidades de tráfico se incrementó en un 8.3% con respecto a 2004. Los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos también se vieron beneficiados por los aumentos en las tarifas específicas de los servicios aeronáuticos de la Compañía. En 2005 los ingresos por servicios aeronáuticos por unidad de tráfico ascendieron a \$97.4, lo cual representó un incremento del 1.6% con respecto a los \$95.9 correspondientes a 2004.

Los ingresos derivados de los servicios no aeronáuticos se incrementaron en un 14.7% al pasar de \$233.7 millones en 2004 a \$268.4 millones en 2005, principalmente como resultado de los aumentos en los ingresos por concepto de tarifas de estacionamiento de vehículos, publicidad, arrendamiento de espacio y alimentos y bebidas. Los ingresos por servicios no aeronáuticos por pasajero terminal se incrementaron en un 5.4% al pasar de \$24.0 en 2004 a \$25.3 en 2005.

#### *Costo de Operación*

##### *Costo de Servicios*

En 2005, el costo de los servicios se incrementó en un 8.5% con respecto a 2004 principalmente como resultado de los aumentos en varias categorías de gastos, incluyendo los gastos en sueldos y salarios (de \$112.2 millones a \$118.7 millones), seguridad y seguros (de \$61.6 millones a \$66.8 millones), servicios públicos (de \$75.6 millones a \$80.9 millones) y mantenimiento (de \$44.5 millones a \$50.3 millones). El aumento en los gastos en seguridad y seguros se debió a un incremento en los gastos en seguridad en algunos aeropuertos, en tanto que el aumento en los gastos en servicios públicos se debió principalmente a los incrementos en las tarifas de la energía eléctrica. El aumento en los gastos de mantenimiento se debió a las labores de mantenimiento en los estacionamientos, las calles de rodaje y las plataformas. El costo de los servicios, expresado como porcentaje del total de los ingresos, disminuyó ligeramente al pasar del 26.9% en 2004 al 26.3% en 2005.

### *Gastos Generales y de Administración*

Los gastos generales y de administración prácticamente no cambiaron, ya que tan sólo se incrementaron en un 1.1% entre 2004 y 2005 principalmente como resultado de los gastos relacionados con los estudios topográficos y las licencias de programas de cómputo. Los gastos generales y de administración, expresados como porcentaje del total de los ingresos, disminuyeron del 18.1% en 2004 al 16.5% en 2005 como reflejo del incremento en los ingresos.

### *Asistencia Técnica y Derechos de Uso de Bienes Concesionados*

Los honorarios por asistencia técnica prácticamente no cambiaron, ya que tan sólo disminuyeron en un 0.5% al pasar de \$37.5 millones en 2004 a \$37.3 millones en 2005, principalmente como resultado de la disminución en los gastos reembolsables durante 2005 en comparación con 2004. Los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias se incrementaron en un 12.0% al pasar de \$60.5 millones en 2004 a \$67.7 millones en 2005 como reflejo del incremento en los ingresos.

### *Depreciación y Amortización*

Los gastos en depreciación y amortización se incrementaron en un 5.5% al pasar de \$201.2 millones en 2004 a \$212.4 millones en 2005, principalmente como resultado del aumento en las mejoras en los bienes concesionados, maquinaria y equipo como reflejo de las inversiones efectuadas de conformidad con los programas maestros de desarrollo de la Compañía.

### *Utilidad de operación*

La utilidad de operación se incrementó en un 22.5% al pasar de \$384.9 millones en 2004 a \$471.4 millones en 2005. Este incremento reflejó principalmente el aumento del 10.9% en el total de los ingresos durante 2005, mismo que contrarrestó el aumento proporcionalmente más bajo del 5.7% en el total del costo de operación. El margen de operación de la Compañía se incrementó del 30.9% en 2004 al 34.2% en 2005.

En términos de cada aeropuerto en lo individual, los principales responsables del incremento en las utilidades de operación en 2005 fueron el Aeropuerto Internacional de Monterrey (cuyas utilidades de operación se incrementaron en un 16.3% y cuyo margen se incrementó del 50.1% al 52.2%), el Aeropuerto Internacional de Culiacán (cuya utilidad de operación se incrementó en un 35.9% y cuyo margen se incrementó del 27.0% al 31.3%) y el Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí (cuya utilidad de operación se incrementó en un 128.2% y cuyo margen se incrementó del 16.8% al 29.8%). Estos incrementos se debieron principalmente a los crecimientos en los volúmenes de tráfico de pasajeros terminales de dichos aeropuertos, y en el caso de los aeropuertos internacionales de Monterrey, Culiacán y Mazatlán, también se debieron a la mejoría en los márgenes de operación.

### *Resultado Integral de Financiamiento*

El resultado integral de financiamiento cambió de un gasto de \$14.3 millones en 2004 a un ingreso de \$27.6 millones en 2005. Este cambio se debió principalmente a un aumento de más del doble en los ingresos por intereses como resultado del incremento en los saldos promedio de efectivo en 2005, y a una disminución del 15.3% en la pérdida por posición monetaria. Estos efectos se vieron contrarrestados parcialmente por un crecimiento de más de cinco veces en las pérdidas cambiarias en 2005. Impuesto Sobre la Renta, Participación de los Trabajadores en las Utilidades, e Impuesto al ActivoLa provisión para el impuesto sobre la renta, la participación de los trabajadores en las utilidades y el impuesto al activo se incrementó en un 70.0% al pasar de \$87.5 millones en 2004 a \$148.7 millones en 2005. Este incremento se debió principalmente al efecto sobre el impuesto sobre la renta diferido en 2004. En virtud de que la Compañía tiene pasivos por impuesto sobre la renta diferido, la disminución en la tasa legal que entró en vigor en 2004 dió como resultado un beneficio fiscal diferido de \$70.1 millones en 2004, lo cual redujo el importe total de las obligaciones por concepto de impuesto sobre la renta de la Compañía

durante dicho ejercicio. Lo anterior se vio contrarrestado parcialmente por un incremento de \$20.4 millones en la reserva de valuación de la Compañía. La tasa real del impuesto sobre la renta para la Compañía se incrementó del 23.2% en 2004 al 29.2% en 2005.

#### *Utilidad neta*

La utilidad neta se incrementó en un 23.6% al pasar de \$287.4 millones en 2004 a \$355.3 millones en 2005 como resultado de los factores antes descritos.

### **Resultados de operación por el año que terminó el 31 de diciembre de 2004, comparado con el año que terminó el 31 de diciembre de 2003**

#### *Ingresos*

En 2004, el total de los ingresos ascendió a \$1,244.0 millones, lo cual representó un incremento del 10.8% con respecto a los \$1,122.8 millones reportados en 2003, como resultado del aumento en los ingresos derivados tanto de los servicios aeronáuticos como de los servicios no aeronáuticos.

Los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos se incrementaron en un 7.7% al pasar de \$937.9 millones en 2003 a \$1,010.3 millones en 2004, debido principalmente a un incremento del 7.0% en los pasajeros sujetos al pago de TUA y a un crecimiento del 3.8% en el flujo de tráfico aéreo, lo cual resultó en aumentos en los ingresos derivados del TUA, servicios de aterrizaje y servicios de estacionamiento de aeronaves de \$55.4 millones, \$7.3 millones y \$4.4 millones, respectivamente. Estos incrementos contrarrestaron una disminución del 2.2% en los ingresos por servicios aeronáuticos por unidad de tráfico, que pasaron de \$98.1 en 2003 a \$95.9 en 2004 debido principalmente a un incremento del 10.1% en el flujo de tráfico aéreo total durante 2004.

Los ingresos derivados de los servicios no aeronáuticos se incrementaron en un 26.5% al pasar de \$184.8 millones en 2003 a \$233.7 millones en 2004, principalmente como resultado del aumento en los ingresos por concepto de tarifas de estacionamiento en el Aeropuerto Internacional de Monterrey en marzo de 2004, y en el Aeropuerto Internacional de Mazatlán en julio de 2004. En menor medida, los ingresos derivados de los servicios no aeronáuticos se vieron beneficiados por el aumento en los ingresos por concepto de arrendamiento de espacio, incluyendo el arrendamiento de una bodega a FedEx y un salón VIP a American Express en el Aeropuerto Internacional de Monterrey. Los ingresos por los servicios no aeronáuticos por pasajero terminal se incrementaron en un 15.0% al pasar de \$20.9 en 2003 a \$24.0 en 2004.

#### *Costo de Operación*

##### *Costo de Servicios*

En 2004, el costo de los servicios se incrementó en un 5.1% con respecto a 2003 principalmente como resultado de los aumentos en varias categorías de gastos, incluyendo los gastos en mantenimiento (de \$41.0 millones a \$44.5 millones) y seguridad y seguros (de \$56.9 millones a \$61.6 millones). El aumento en los gastos de mantenimiento se debió principalmente a la realización de labores de mantenimiento programadas, y el aumento en los gastos en seguridad y seguros se debió al incremento en los gastos relacionados con los servicios de manejo de equipaje documentado, estacionamiento y seguridad en la terminal de carga del Aeropuerto Internacional de Monterrey. El costo de los servicios, expresado como porcentaje del total de los ingresos, disminuyó del 28.3% en 2003 al 26.9% en 2004. Gastos Generales y de Administración En 2004, los gastos generales y de administración disminuyeron en un 5.3% con respecto a 2003 principalmente como resultado de la disminución en varias categorías de gastos, incluyendo una disminución de \$4.7 millones en los gastos de arrendamiento de oficinas como resultado de la reubicación de las oficinas principales de la Compañía a un edificio propio. Los gastos generales y de administración en 2004 incluyeron \$9.7 millones en gastos de establecimiento relacionados con el inicio de la administración directa del estacionamiento en el Aeropuerto Internacional de Monterrey. Los gastos generales y de administración, expresados como porcentaje del total de los ingresos, disminuyeron del 21.2% en 2003 al 18.1% en 2004.

### *Asistencia Técnica y Derechos de Uso de Bienes Concesionados*

Los honorarios por asistencia técnica se incrementaron en un 1.7% al pasar de \$36.8 millones en 2003 a \$37.5 millones en 2004, principalmente como resultado del incremento en los gastos reembolsables durante 2004. Los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias se incrementaron en un 9.7% al pasar de \$55.1 millones en 2003 a \$60.4 millones en 2004 como reflejo del incremento en los ingresos.

### *Depreciación y Amortización*

Los gastos en depreciación y amortización se incrementaron en un 7.4% al pasar de \$187.3 millones en 2003 a \$201.2 millones en 2004, principalmente como resultado del aumento en las mejoras en los bienes concesionados, maquinaria y equipo como reflejo de las inversiones efectuadas de conformidad con los programas maestros de desarrollo de la Compañía.

### *Utilidad de operación*

La utilidad de operación se incrementó en un 34.1% al pasar de \$287.1 millones en 2003 a \$384.9 millones en 2004. Este incremento reflejó principalmente el aumento del 10.8% en el total de los ingresos durante 2004, mismo que se vió contrarrestado parcialmente por el incremento proporcionalmente más bajo en el total del costo de operación 2.8%. El margen de operación de la Compañía se incrementó del 25.6% en 2003 al 30.9% en 2004 como reflejo del aumento proporcionalmente más elevado en los ingresos, comparado con el aumento en el costo de operación.

En términos de cada aeropuerto en lo individual, los principales responsables del incremento en las utilidades de operación en 2004 fueron el Aeropuerto Internacional de Monterrey (cuya utilidad de operación se incrementó en un 19.3% y cuyo margen se incrementó del 48.1% al 50.1%), el Aeropuerto Internacional de Acapulco (cuya utilidad de operación se incrementó en un 477.0% y cuyo margen se incrementó del (2.5)% al 9.1%), el Aeropuerto Internacional de Culiacán (cuya utilidad de operación se incrementó en un 53.8% y cuyo margen se incrementó del 18.8% al 27.0%), el Aeropuerto Internacional de Mazatlán (cuya utilidad de operación se incrementó en un 50.0% y cuyo margen se incrementó del 16.3% al 22.7%) y el Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo (cuya utilidad de operación se incrementó en un 327.3% y cuyo margen se incrementó del 5.2% al 19.0%). Estos incrementos se debieron principalmente a los crecimientos en los volúmenes de tráfico de pasajeros terminales de dichos aeropuertos, y en el caso de los aeropuertos internacionales de Monterrey, Acapulco, Culiacán y Mazatlán, también se debieron a la mejoría en los márgenes de operación.

### *Resultado Integral de Financiamiento*

El resultado integral de financiamiento cambió de un ingreso de \$24.1 millones en 2003 a un gasto de \$14.3 millones en 2004. Este cambio se debió principalmente al giro de una ganancia cambiaria de \$32.0 millones en 2003 a una pérdida cambiaria de \$4.4 millones en 2004. Además, las pérdidas por posición monetaria se incrementaron en un 56.2% durante 2004. El incremento en la pérdida por posición monetaria fue principalmente el resultado del aumento en la inflación durante 2004 (al 5.2%, comparada con el 4.0% correspondiente a 2003). Estas tendencias se vieron parcialmente contrarrestadas por un incremento del 64.5% en los ingresos por intereses, que pasaron de \$29.5 millones en 2003 a \$48.5 millones en 2004 principalmente como resultado del incremento en los saldos de efectivo. Impuesto Sobre la Renta, Participación de los Trabajadores en las Utilidades, e Impuesto al Activo. La provisión para el impuesto sobre la renta, la participación de los trabajadores en las utilidades y el impuesto al activo disminuyó en un 35.5% al pasar de \$135.6 millones en 2003 a \$87.5 millones en 2004. Esta disminución se debió principalmente al efecto de la disminución en la tasa legal del impuesto sobre la renta (del 34% en 2003 al 33% en 2004) sobre los impuestos diferidos, lo cual dió como resultado un beneficio fiscal diferido en 2004 de \$70.1 millones.

### *Utilidad neta*

La utilidad neta se incrementó en un 61.2% al pasar de \$178.3 millones en 2003 a \$287.3 millones en 2004 como resultado de los factores antes descritos.

### **Liquidez y Fuentes de Financiamiento**

Históricamente la Compañía ha financiado sus necesidades con los flujos de efectivo generados por sus operaciones y no ha incurrido en endeudamientos significativos. En términos generales los flujos de efectivo generados por las operaciones de la Compañía se han utilizado para financiar su costo de operación y sus inversiones en activos, incluyendo las inversiones previstas en sus programas maestros de desarrollo, y el resto de dichos flujos se ha incorporado a los saldos de efectivo acumulados. Al 31 de diciembre de 2005 y al 30 de junio de 2006 las inversiones temporales y el efectivo de la Compañía ascendían a \$1,591.0 millones y \$1,983.2 millones, respectivamente (\$1,677.0 millones después de tomar en cuenta el pago del dividendo pagado el día 5 de septiembre de 2006 y decretado por asamblea de accionistas de la Compañía el 28 de agosto de 2006). La Compañía considera que su capital de trabajo y los recursos generados por sus operaciones serán suficientes para satisfacer sus necesidades durante los próximos doce meses.

La totalidad de los recursos derivados de la Oferta Global se pagarán al Gobierno y la Compañía no recibirá porción alguna de los mismos.

Los recursos generados por las actividades de la Compañía se incrementaron de \$339.3 millones en los primeros seis meses de 2005 a \$524.6 millones en los primeros seis meses de 2006, principalmente como reflejo de la mejoría en utilidad de operación descrita anteriormente en la sección “—Resultados de Operación del Período de Seis Meses que Terminó el 30 de Junio de 2006, Comparado con el Período de Seis Meses que Terminó el 30 de Junio de 2005—Costo de Operación.” Durante los primeros seis meses de 2006, la Compañía no utilizó recurso alguno para actividades de financiamiento, y utilizó \$66.9 millones para actividades de inversión relacionadas principalmente con adquisiciones de activos tal y como se muestra en la tabla titulada “Inversiones en Activos Históricas por Tipo de Inversión” que se incluye más adelante.

En 2005, los recursos generados por las actividades de la Compañía ascendieron a \$653.9 millones, principalmente como reflejo del incremento en los ingresos netos generados por sus operaciones sin tomar en consideración las partidas distintas del efectivo tales como la depreciación y amortización, el impuesto sobre la renta diferido y el cambio en su capital de trabajo. En 2005 la Compañía no utilizó recurso alguno para actividades de financiamiento, y utilizó \$273.6 millones para actividades de inversión relacionadas principalmente con adquisiciones de activos tal y como se muestra en la tabla titulada “Inversiones en Activos Históricas por Tipo de Inversión” que se incluye más adelante.

En 2004, los recursos generados por las actividades de la Compañía ascendieron a \$569.6 millones, principalmente como reflejo de los ingresos netos generados por sus operaciones sin tomar en consideración las partidas distintas del efectivo tales como la depreciación y amortización, el impuesto sobre la renta diferido y el cambio en su capital de trabajo. En 2004 la Compañía no utilizó recurso alguno para actividades de financiamiento, y utilizó \$260.0 millones para actividades de inversión relacionadas principalmente con adquisiciones de activos tal y como se muestra en la tabla titulada “Inversiones en Activos Históricas por Tipo de Inversión” que se incluye más adelante.

En 2003, los recursos generados por las actividades de la Compañía ascendieron a \$488.3 millones, principalmente como reflejo de los ingresos netos generados por sus operaciones sin tomar en consideración las partidas distintas del efectivo tales como la depreciación y amortización y el impuesto sobre la renta diferido. En 2003 la Compañía no utilizó recurso alguno para actividades de financiamiento, y utilizó \$362.8 millones para actividades de inversión relacionadas principalmente con adquisiciones de activos tal y como se muestra en la tabla titulada “Inversiones en Activos Históricas por Tipo de Inversión” que se incluye más adelante.

Con el objeto de financiar el precio de compra de las acciones Serie B (que actualmente representan el 35.3% del capital social de GACN) adquiridas por Aeroinvest del Gobierno en diciembre de 2005, Aeroinvest celebró un contrato de crédito por \$125 millones de Dólares con WestLB AG. El plazo del contrato de crédito entre Aeroinvest y WestLB AG es de 18 meses con la posibilidad de ser prepago por Aeroinvest en cualquier momento. De conformidad con dicho contrato, Aeroinvest tiene el derecho de instruir al fiduciario sobre la forma en que éste deberá votar las acciones afectas al fideicomiso, sujeto a ciertas obligaciones de hacer y no hacer, siempre y cuando no haya ocurrido y subsista alguna causal de incumplimiento. Adicionalmente, Aeroinvest deberá mantener por lo menos el porcentaje actual de participación que actualmente tiene en SETA y en la Compañía, asegurar que SETA mantenga su porcentaje de participación actual en la Compañía y mantener una razón mínima de gastos financieros a EBITDA. En virtud de que SETA cedió a Aeroinvest la opción otorgada por el Gobierno para adquirir las acciones Serie B, Aeroinvest se ha obligado frente a SETA y Aéroports de Paris a votar las acciones Serie B en el mismo sentido en el que SETA vote sus acciones Serie BB. Asimismo, Aeroinvest celebró un contrato de crédito con WestLB AG por \$15 millones de Dólares, mismo que recientemente fue modificado para, entre otras cosas, incrementar el monto del crédito por \$40 millones de Dólares, para un total de \$55 millones de Dólares, con el objeto de proveer a Aeroinvest de mayor liquidez para capital de trabajo y otros fines corporativos en general. El 25 de octubre de 2006, Halkin Finance Plc, una sociedad afiliada de Merrill Lynch & Co. adquirió de WestLB AG los Créditos Aeroinvest, mediante un contrato de cesión respecto de cada crédito. El contrato de crédito por \$55 millones de Dólares incluye una cláusula de incumplimiento cruzado por la cual una causa de incumplimiento por parte de Aeroinvest bajo el crédito por \$125 millones de Dólares constituiría una causa de incumplimiento bajo el crédito por \$55 millones de Dólares. Como resultado de las cesiones de los créditos mencionados, Halkin Finance Plc tendría el derecho de vender las acciones Serie B propiedad de Aeroinvest depositadas en el fideicomiso de garantía, en el caso de que Aeroinvest incumpliera sus obligaciones bajo el crédito por \$125 millones de Dólares. En el supuesto de que Aeroinvest incumpla con sus obligaciones bajo los Créditos Aeroinvest, Halkin Finance Plc tendría el derecho de vender las acciones Serie B propiedad de Aeroinvest. Asimismo, las subsidiarias de Aeroinvest, incluyendo la Compañía, están obligadas, de conformidad con los Créditos Aeroinvest, a cumplir con ciertos compromisos, incluyendo (a) restricciones para la contratación de deuda, sujeto a ciertas excepciones, incluyendo (i) aquella deuda contraída con anterioridad a la celebración de los Créditos Aeroinvest, (ii) aquella deuda contraída entre Aeroinvest o GACN y cualquiera de nuestras subsidiarias y Aeroinvest y (iii) aquella contraída con el objeto de prepagar los Créditos Aeroinvest, (b) Restricciones en ciertas constituciones de gravámenes, transmisiones de activos, fusiones y modificaciones sustanciales de negocio; y (c) una obligación por la cual GACN debe pagar anualmente cualquier cantidad en efectivo como dividendo (calculado con base en el EBITDA menos impuestos, compromisos de inversiones de capital y cantidades comprometidas de conformidad con nuestras concesiones y ciertos de los contratos de los que somos parte). Los Créditos Aeroinvest establecen asimismo que, en el caso de cierto daño o menoscabo a las propiedades o activos, Aeroinvest y sus subsidiarias deberán aplicar cualquier recurso proveniente del cobro de seguros que no haya sido reinvertido en el negocio para el prepago de los Créditos Aeroinvest. Actualmente Aeroinvest está negociando con sus acreedores el refinanciamiento de sus obligaciones bajo los Créditos Aeroinvest con Halkin Finance Plc.

Como resultado de los Créditos Aeroinvest con Halkin Finance Plc, la Compañía considera que le podrá ser requerido el obtener una autorización o dispensa por parte de Halkin Finance Plc, que nos permita incurrir en una cantidad adicional material de deuda y la Compañía no puede asegurar que dicha autorización será obtenida.

De conformidad con los términos de sus concesiones, cada una de las subsidiarias concesionarias de la Compañía está obligada a presentar a la SCT para su aprobación, cada cinco años, un programa maestro de desarrollo. Cada programa maestro de desarrollo establece los compromisos de inversión de la concesionaria (incluyendo sus inversiones en activos y mejoras) para el siguiente período de cinco años. De conformidad con los términos de las concesiones, una vez aprobados por la SCT estos compromisos se vuelven obligatorios. En diciembre de 2005, la SCT aprobó los programas maestros de desarrollo de cada uno de los aeropuertos de la Compañía para el período 2006-2010. Estos programas quinquenales estarán vigentes del 1 de enero de 2006 al 31 de diciembre de 2010.

La Compañía ha cumplido con las obligaciones de inversión establecidas en los programas maestros de desarrollo de cada uno de sus aeropuertos para el período 2001-2005. La SCT practicará auditorías periódicas para verificar el cumplimiento por parte de la Compañía con las obligaciones previstas en sus programas maestros de desarrollo para el período 2006-2010. En el supuesto de que la SCT determine que la Compañía incumplió con sus obligaciones bajo dichos programas maestros de desarrollo, esta última podría verse sujeta a la imposición de sanciones.

Las siguientes tablas muestran los compromisos de inversión y las inversiones en activos de la Compañía durante los períodos indicados. Históricamente el monto de las inversiones en activos efectuadas por la Compañía ha excedido del monto que la misma estaba obligada a invertir de conformidad con sus programas maestros de desarrollo, principalmente como resultado de la inversión de cantidades complementarias o necesarias para mantener el ritmo de crecimiento de sus operaciones. Además, los programas maestros de desarrollo de la Compañía incluyen ciertos compromisos que se registran como gastos en vez de capitalizarse y, en consecuencia, no todos los compromisos de inversión constituyen inversiones en activos.

La siguiente tabla muestra los compromisos de inversión históricos previstos en los programas maestros de desarrollo de cada uno de los aeropuertos de la Compañía para el período comprendido de 2001 a 2005:

	<b>Compromisos Históricos de Inversión Previstos en los Programas Maestros de Desarrollo</b>					<b>Total 2001-2005</b>
	<b>Años que terminaron el 31 de diciembre</b>					
	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	
	(en miles de pesos constantes al 30 de junio de 2006)					
Acapulco .....	\$ 6,964	\$ 22,186	\$ 23,332	\$ 22,508	\$ 9,580	\$ 84,571
Ciudad Juárez .....	31,316	26,650	473	23,846	23,307	105,593
Culiacán .....	85,441	12,736	—	9,350	7,081	114,607
Chihuahua .....	9,216	34,584	30,294	26,915	29,683	130,693
Durango .....	3,528	23,335	14,524	6,817	6,676	54,881
Mazatlán .....	57,213	18,890	689	7,091	4,803	88,687
Monterrey .....	82,316	107,332	—	13,138	46,388	249,173
Reynosa .....	14,787	21,024	628	2,954	15,583	54,976
San Luis Potosí .....	7,514	4,098	9,588	4,757	5,392	31,349
Tampico .....	1,895	21,965	13,551	4,322	2,350	44,084
Torreón .....	3,701	17,429	49,127	45,319	35,764	151,340
Zacatecas .....	1,121	6,596	14,660	11,076	3,328	36,781
Zihuatanejo .....	14,149	20,883	26,167	585	40,582	102,366
<b>Total.....</b>	<b>\$ 319,160</b>	<b>\$ 337,709</b>	<b>\$ 183,034</b>	<b>\$ 178,679</b>	<b>\$ 230,519</b>	<b>\$ 1,249,101</b>

La siguiente tabla muestra las inversiones en activos históricas de la Compañía, mismas que reflejan las inversiones efectivamente realizadas (a diferencia de las previstas en los compromisos de inversión mostrados en la tabla que antecede) en cada uno de sus aeropuertos durante el período comprendido de 2003 a 2005:

#### Historia de las Inversiones en Activos por Aeropuerto

	Años que terminaron el 31 de diciembre			Períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio	
	2003	2004	2005	2005	2006
	(en miles de pesos constantes al 30 de junio de 2006)				
Acapulco .....	\$ 35,923	\$ 32,672	\$ 12,698	\$ 1,707	\$ 8,724
Ciudad Juárez .....	20,390	15,022	24,571	5,753	10,341
Culiacán .....	6,969	12,186	6,737	965	14,075
Chihuahua .....	50,622	24,136	26,226	11,583	17,913
Durango .....	13,056	7,052	7,212	1,676	673
Mazatlán .....	9,602	7,496	8,480	662	3,152
Monterrey .....	82,773	77,055	60,525	14,230	32,439
Reynosa .....	15,410	8,413	16,107	4,384	2,277
San Luis Potosí .....	8,751	2,617	37,242	7,091	7,840
Tampico .....	17,084	6,700	2,559	517	6,496
Torreón .....	38,483	41,654	36,704	14,526	11,920
Zacatecas .....	14,701	17,643	3,283	503	2,695
Zihuatanejo .....	29,591	3,967	27,983	2,604	12,406
Otros .....	19,437	3,431	3,308	648	1,442
Total .....	<u>\$ 362,792</u>	<u>\$ 260,044</u>	<u>\$ 273,635</u>	<u>\$ 66,849</u>	<u>\$ 132,393</u>

La siguiente tabla muestra las inversiones en activos históricas de la Compañía por tipo de inversión en cada uno de sus aeropuertos durante los períodos indicados:

#### Historia de las Inversiones en Activos por Tipo de Inversión

	Años que terminaron el 31 de diciembre			Períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio	
	2003	2004	2005	2005	2006
	(en miles de pesos constantes al 30 de junio de 2006)				
Terminales .....	\$ 265,962	\$ 159,837	\$ 93,492	\$ 46,732	\$ 52,543
Pistas y plataformas .....	43,829	73,536	125,295	7,733	71,613
Maquinaria y equipo .....	26,168	16,753	47,499	10,193	5,824
Otras .....	26,833	9,918	7,349	2,191	2,413
Total .....	<u>\$ 362,792</u>	<u>\$ 260,044</u>	<u>\$ 273,635</u>	<u>\$ 66,849</u>	<u>\$ 132,393</u>

En la mayoría de los aeropuertos de la Compañía, las inversiones en activos efectuadas durante el período de 2003 a 2005 se destinaron a los siguientes tipos de inversiones:

- **Terminales.** La Compañía remodeló muchas de las terminales de sus aeropuertos con el objeto de ampliar las áreas de salida (incluyendo los pasillos y las salas de espera), recolección de equipaje y llegada, mejorando sus sistemas de iluminación, añadiendo espacio de oficinas, agregando áreas de espera de taxis y otros tipos de transporte terrestre, incrementando los servicios para discapacitados y remodelando sus baños.
- **Pistas, calles de rodaje y estacionamiento.** La Compañía mejoró sus pistas y calles de rodaje (incluyendo los sistemas de iluminación de las mismas), amplió sus áreas de estacionamiento en plataformas, y efectuó mejoras y remodelaciones en el enrejado que separa las áreas colindantes con los terrenos sujetos a sus concesiones.

- **Maquinaria y equipo.** La Compañía efectuó inversiones en maquinaria y equipo que incluyeron la compra de vehículos de extinción de incendios, generadores de energía eléctrica de emergencia, detectores de metales y otros equipos de seguridad, ambulancias, aerocares y sistemas de información pública.
- **Infraestructura para servicios públicos.** La Compañía instaló plantas y sistemas de tratamiento de aguas negras en varios aeropuertos, mejoró sus sistemas de drenaje, e instaló sistemas de cableado eléctrico subterráneo en varios aeropuertos.

La siguiente tabla muestra los compromisos de inversión aprobados por la SCT para cada uno de los aeropuertos de la Compañía para el período de 2006 a 2010. La Compañía estará obligada a cumplir anualmente con las obligaciones de inversión previstas en sus programas maestros de desarrollo. Para una explicación de las disposiciones legales aplicables al cumplimiento por parte de la Compañía con sus programas maestros de desarrollo, véase la sección “Régimen Legal—Programas Maestros de Desarrollo”:

<b>Compromisos de Inversión por Aeropuerto</b>						
<b>Años que Terminarán el 31 de diciembre</b>						
(en miles de pesos constantes al 30 de junio de 2006)						
	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Total 2006-2010</b>
Acapulco .....	\$ 88,420	\$ 38,422	\$ 26,286	\$ 12,259	\$ 12,429	\$ 117,816
Ciudad Juárez .....	42,343	31,668	18,583	16,108	10,087	118,789
Culiacán .....	56,344	12,419	7,014	18,730	2,005	96,512
Chihuahua .....	65,245	7,965	25,405	6,379	8,654	113,648
Durango .....	15,662	24,249	16,813	19,901	7,657	84,282
Mazatlán .....	81,878	23,690	8,463	15,744	1,864	131,639
Monterrey .....	285,767	225,739	217,143	69,975	19,841	818,465
Reynosa .....	16,864	16,545	9,495	7,788	1,454	52,146
San Luis Potosí .....	22,768	11,168	17,108	20,407	2,573	74,024
Tampico .....	36,574	19,759	10,316	12,957	3,732	83,338
Torreón .....	15,871	8,900	25,465	5,208	6,755	62,199
Zacatecas .....	15,305	11,697	3,748	20,265	6,470	57,485
Zihuatanejo .....	66,069	12,304	17,864	23,056	10,809	130,102
Total .....	\$ 809,110	\$ 444,525	\$ 403,703	\$ 248,777	\$ 94,330	\$ 2,000,445

La siguiente tabla muestra los compromisos de inversión de la Compañía por tipo de inversión para cada uno de sus aeropuertos durante los períodos indicados:

<b>Compromisos de Inversión por Aeropuerto por Tipo de Inversión</b>						
<b>Años que Terminarán el 31 de diciembre</b>						
(en miles de pesos constantes al 30 de junio de 2006)						
	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Total 2006-2010</b>
Terminales .....	\$ 98,803	\$ 97,050	\$ 195,363	\$ 53,155	\$ 13,218	\$ 457,589
Pistas y plataformas .....	239,869	204,868	158,963	144,267	58,281	806,248
Maquinaria y equipo .....	60,215	73,801	40,786	45,665	22,831	243,298
Revisión de equipaje .....	403,966	56,763	—	—	—	460,729
Otras .....	6,257	12,043	8,591	5,690	—	32,581
Total .....	\$ 809,110	\$ 444,525	\$ 403,703	\$ 248,777	\$ 94,330	\$ 2,000,445

Por el periodo de seis meses concluido el 30 de junio de 2006, nuestras inversiones de capital fueron de \$132 millones. La Compañía estima que el total de inversiones de capital para 2006 acumulará aproximadamente \$944 millones. Asimismo, la Compañía prevé que el total de inversiones de capital para 2006 será destinado principalmente a nuestros compromisos de inversión y en segundo término a la construcción de una nueva terminal de pasajeros.

La Compañía tiene planeado financiar sus operaciones e inversiones en activos a corto y largo plazo con los flujos de efectivo generados por sus operaciones, aunque periódicamente podría contratar deuda para dicho efecto.

### **Principales Políticas Contables Críticas**

Los estados financieros consolidados de la Compañía están preparados de conformidad con los PCGAM. En virtud de ello, la Compañía efectúe ciertas estimaciones y supuestos, que afectan (i) los importes reportados de algunos de sus activos y pasivos, (ii) la revelación de sus activos y pasivos contingentes a la fecha de sus estados financieros y (iii) los importes reportados de algunos de sus ingresos y gastos durante un determinado período. Las estimaciones y opiniones de la Compañía se basan en su experiencia histórica y en varios otros factores razonables que en conjunto sirven como base para la formulación de opiniones en cuanto al valor en libros de sus activos y pasivos. Los resultados reales de la Compañía pueden diferir de los estimados bajo supuestos o condiciones distintas. La Compañía evalúa constantemente sus estimaciones y juicio profesional. La Nota 3 a los estados financieros consolidados auditados de la Compañía contiene una descripción de las principales políticas contables seguidas por la misma. A continuación se incluye una descripción de las políticas contables más importantes que involucran el uso de estimaciones y juicio profesional.

#### *Impuesto Sobre la Renta*

De conformidad con el Boletín D-4 de los PCGAM, titulado “Tratamiento Contable del Impuesto Sobre la Renta, del Impuesto al Activo y de la Participación de los Trabajadores en la Utilidad”, la Compañía reporta un gasto o un beneficio por concepto del impuesto sobre la renta en los resultados del ejercicio en el que se incurre dicho gasto o beneficio. La Compañía reconoce activos y pasivos por impuesto sobre la renta diferido como resultado de las diferencias temporales entre los valores contable y fiscal de sus activos y pasivos, más cualesquiera beneficios futuros derivados de las pérdidas fiscales por amortizar. La provisión o beneficio fiscal diferida resultante se refleja en el estado de resultados. La Compañía reconoce un pasivo por impuesto sobre la renta diferido cuando existe un cargo a sus resultados, y reconoce un activo por impuesto sobre la renta diferido cuando tiene un crédito contra sus resultados.

El cálculo y reconocimiento de impuestos diferidos, y la reserva de valuación respectiva, exigen el uso de estimaciones que pueden verse afectadas por el importe de la utilidad gravable futura, los supuestos utilizados por la administración, y los resultados de operación de la Compañía.

La Compañía evalúa continuamente la razonabilidad de sus activos o pasivos por impuestos diferidos tomando en consideración, entre otros factores, sus resultados fiscales históricos y su utilidad fiscal proyectada. La Compañía registra una reserva de valuación por concepto de cualesquiera activos por impuestos diferidos que en opinión de la administración probablemente no se materialicen. Cualquier cambio en las estimaciones de la Compañía podría afectar su situación financiera y sus resultados de operación.

#### *Deterioro en el Valor de los Activos de Larga Duración*

La Compañía está obligada a someter sus activos tangibles e intangibles de larga duración a pruebas de deterioro cuando existen indicios de un posible deterioro en el valor en libros de los mismos, a menos que exista evidencia contundente de que los indicios de deterioro son de naturaleza temporal. La Compañía reporta un deterioro cuando el valor en libros de sus activos de larga duración excede del importe que resulte más alto entre el valor actual de los flujos de efectivo netos futuros imputables a los activos, o el precio neto de venta de los mismos en su fecha de enajenación. El valor actual de los flujos de efectivo netos futuros se basa en las proyecciones de la administración en cuanto a las operaciones futuras, descontadas a las tasas de interés vigentes. Las evaluaciones practicadas por la Compañía a lo largo del año y hasta la fecha de este prospecto no mostraron deterioro alguno en el valor de sus activos tangibles e intangibles de larga duración. La Compañía no puede garantizar que dichas evaluaciones no

cambiarán como resultado de nueva información o hechos que puedan alterar sus proyecciones en cuanto a sus flujos de efectivo netos futuros o a las tasas de descuento aplicables, y ocasionar cargos futuros por deterioro.

### Operaciones Fuera de Balance General

La Compañía no es parte de ninguna operación que no esté registrada en su balance general.

### Información Tabular Sobre las Obligaciones Contractuales

	Pagos Exigibles por Período				
	Total	Menos de 1 año <sup>(2)</sup>	1 a 3 años	3 a 5 años	Más de 5 años
	(en millones de pesos)				
Programas maestros de desarrollo.....	\$ 2,000	\$ 809	\$ 848	\$ 343	n/a <sup>(3)</sup>
Obligaciones de compra <sup>(1)</sup> .....	294	17	69	69	139
Total.....	<u>\$ 2,294</u>	<u>\$ 826</u>	<u>\$ 917</u>	<u>\$ 412</u>	<u>\$ 139</u>

(1) Refleja un pago anual mínimo fijo de 3 millones de Dólares exigible de conformidad con el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, asumiendo un tipo de cambio promedio de \$11.2865 por dólar y un índice de inflación anual del 2.4% en los Estados Unidos. El importe que en última instancia será exigible cada año dependerá de la rentabilidad de la Compañía.

(2) Incluye el arrendamiento de edificios y vehículos.

(3) Durante el último año de vigencia de los programas maestros de desarrollo, la Compañía negociará con la SCT sus compromisos bajo sus programas maestros de desarrollo para los próximos cinco años. Para una descripción de los programas maestros de desarrollo de la Compañía, véase la sección "Régimen Legal—Programas Maestros de Desarrollo".

### Información Cuantitativa y Cualitativa Sobre los Riesgos de Mercado

La Compañía está expuesta a los riesgos de mercado relacionados con los cambios en los tipos de cambio vigentes.

El principal riesgo relacionado con los tipos de cambio al que la Compañía está expuesta es el de las fluctuaciones en el valor del peso frente al dólar. Históricamente, una parte substancial de los ingresos generados por los aeropuertos de la Compañía (que están integrados principalmente por el TUA aplicable a los pasajeros internacionales) han estado denominados en Dólares o vinculados al dólar, pero se facturan y pagan en pesos al tipo de cambio promedio del mes anterior al del vuelo. En 2003, 2004, 2005 y los primeros seis meses de 2006, aproximadamente el 14.2%, el 15.1%, el 16.4% y el 18.2% de los ingresos consolidados de la Compañía, respectivamente, provino del TUA aplicable a los pasajeros internacionales. Prácticamente todos los demás ingresos de la Compañía están denominados en pesos. La Compañía estima que prácticamente todos sus costos y gastos consolidados están denominados en pesos (con excepción de los honorarios por asistencia técnica, en la medida en que los mismos se paguen con base en el importe mínimo fijo anual). Con base en una depreciación del 10% del peso frente al Dólar a diciembre 31 de 2005, la Compañía considera que el valor de nuestro efectivo y cantidades equivalentes habrán disminuido en \$23 millones.

Al 31 de diciembre de 2003, 2004 y 2005, y al 30 de junio de 2006, la Compañía no tenía ninguna deuda de importancia denominada en Dólares. Al 31 de diciembre de 2003, 2004, 2005, y al 30 de junio de 2006, el 46.7%, el 42.4%, el 31.3% y el 27.9% de los equivalentes de efectivo y el efectivo de la Compañía, respectivamente, estaban denominadas en Dólares. Con base en una depreciación del 10% del peso frente al Dólar a diciembre 31 de 2005, la Compañía considera que sus ingresos se habrán incrementado en \$50 millones.

Al 31 de diciembre de 2003, 2004 y 2005, y al 30 de junio de 2006, la Compañía no tenía ninguna deuda de importancia denominada en Dólares. En el supuesto de que en el futuro la Compañía contrate deuda denominada en Dólares, las disminuciones en el valor del peso frente al dólar incrementarán el costo en pesos de los pagos de principal e intereses sobre dicha deuda. La depreciación del peso frente al dólar también podría ocasionar pérdidas cambiarias en la medida en que el valor en pesos de las obligaciones denominadas en Dólares de la Compañía se incremente. Al 31 de diciembre de 2003, 2004 y 2005, y al 30 de junio de 2006, la Compañía no tenía celebrado ningún contrato adelantado de divisas.

Para una explicación de los efectos de la devaluación y la inflación sobre los resultados de operación de la Compañía, véase la sección “—Efectos de la Devaluación y la Inflación”.

### **Nuevos Pronunciamientos Contables**

El 31 de mayo de 2004, el Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C. (“IMCP”) transmitió formalmente sus funciones de emisión de normas de información financiera y sus circulares al Consejo Mexicano para la Investigación y Desarrollo de Normas de Información Financiera, A.C. (“CINIF”), en congruencia con la tendencia mundial de que dicha función se desarrolle un organismo independiente.

En consecuencia, las funciones del IMPC relacionadas con la emisión de los boletines y circulares que contienen los PCGAM fueron asumidas por el CINIF, el cual modificó la denominación de los PCGAM para llamarlos Normas de Información Financiera (“NIF”) y dispuso que las NIF estarán integradas por (i) los nuevos boletines que emita dicho organismo, (ii) las interpretaciones a dichos boletines que en su caso se emitan, (iii) los boletines de PCGAM que no hayan sido modificados, sustituidos o derogados por las NIF, y (iv) de manera supletoria, las Normas Internacionales de Información Financiera aplicables.

Uno de los objetivos fundamentales del CINIF consiste en avanzar hacia una mayor convergencia con las normas internacionales de información financiera. Para dicho efecto, el CINIF inició sus labores con la revisión de los conceptos teóricos contenidos en los PCGAM y estableció un marco conceptual destinado a servir como sustento para el desarrollo de las normas de información financiera y como referencia en la solución de los problemas que surgen en la práctica contable. El marco conceptual está integrado por ocho normas de información financiera que integran la serie NIF-A. Las NIF-A y la NIF B-I se promulgaron el 31 de octubre de 2005 y entrarán en vigor para los ejercicios que se inicien a partir del 1 de enero de 2006, dejando sin efecto todos los boletines Serie A de los PCGAM.

Las NIF que se han promulgado hasta la fecha son:

- NIF A-1 — Estructura de las Normas de Información Financiera.
- NIF A-2 — Postulados básicos.
- NIF A-3 — Necesidades de los usuarios y objetivos de los estados financieros.
- NIF A-4 — Características cualitativas de los estados financieros.
- NIF A-5 — Elementos básicos de los estados financieros.
- NIF A-6 — Reconocimiento y valuación.
- NIF A-7 — Presentación y revelación.
- NIF A-8 — Supletoriedad.
- NIF B-1 — Cambios Contables.

Entre los principales cambios introducidos por las NIF, se encuentran los siguientes:

- La NIF A-3 incluye el estado de flujo de efectivo que deberá prepararse cuando así lo establezca alguna norma específica.
- La NIF A-5 contiene una nueva clasificación para los ingresos y gastos, distinguiéndolos entre ordinarios y no ordinarios. Los ingresos y gastos ordinarios son aquellos que se derivan de operaciones y eventos usuales o propios del giro de una empresa, sean o no frecuentes, en tanto que los gastos no ordinarios que se derivan de operaciones y eventos inusuales, sean o no frecuentes.
- La NIF A-7 exige que los estados financieros se presenten en forma comparativa con por lo menos el periodo anterior. Hasta el 31 de diciembre de 2004, la presentación de los estados financieros de ejercicios anteriores era opcional. Los estados financieros deben indicar la fecha de autorización de los mismos y los nombres de los funcionarios u órganos que los autorizaron.
- La NIF B-I establece que los cambios en normas particulares, las reclasificaciones y las correcciones de errores deben reconocerse en forma retroactiva. En consecuencia, los estados financieros básicos que se presenten en forma comparativa con el periodo actual y que puedan verse afectados por dichos cambios, deberán ajustarse desde el inicio del periodo más antiguo que se presente.

La Compañía aún no ha determinado plenamente los efectos de estas nuevas normas en su información financiera.

## LA COMPAÑÍA

### Introducción

GACN se constituyó en 1998 como parte del programa implementado por el Gobierno para abrir el sistema aeroportuario a la inversión privada. La Compañía cuenta con concesiones para administrar, operar y explotar 13 aeropuertos en México, muchos de los cuales están ubicados en la región centro-norte del país. Cada una de las concesiones de la Compañía tiene una vigencia de 50 años contados a partir del 1 de noviembre de 1998. Bajo ciertas circunstancias, la SCT puede prorrogar la vigencia de las concesiones de la Compañía por un plazo de hasta 50 años adicionales. En su carácter de operadora de los 13 aeropuertos amparados por sus concesiones, la Compañía cobra a las aerolíneas, los pasajeros y otros usuarios ciertos derechos por el uso de sus instalaciones aeroportuarias. La Compañía también percibe ingresos por concepto de rentas y otras actividades comerciales realizadas en sus aeropuertos, tales como el arrendamiento de locales a restaurantes y tiendas.

### Actividades

La Compañía opera 13 aeropuertos que atienden a una de las principales áreas metropolitanas (Monterrey) y a destinos turísticos (Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo), regionales (Chihuahua, Culiacán, Durango, San Luis Potosí, Tampico, Torreón y Zacatecas) y fronterizos (Ciudad Juárez y Reynosa). Los aeropuertos de la Compañía están ubicados en 9 de los 31 estados de la república, mismos que de acuerdo con el INEGI y el CONAPO abarcan una extensión territorial de aproximadamente 926,421 kilómetros cuadrados con una población de aproximadamente 24 millones de habitantes. Todos los aeropuertos de la Compañía están reconocidos como aeropuertos internacionales de conformidad con la ley, lo cual significa que están equipados para recibir vuelos internacionales y mantener servicios de aduana y migración administrados por el Gobierno, y para prestar servicios de recarga de combustible. Todos los aeropuertos de la Compañía han obtenido certificados de cumplimiento ambiental. Además, seis de sus aeropuertos, incluyendo el Aeropuerto Internacional de Monterrey, han obtenido la certificación de servicio y calidad ISO 9000, y la Compañía prevé que los restantes siete aeropuertos solicitarán dicha certificación en el transcurso de 2006.

Según las estadísticas publicadas por la DGAC, en 2005 el volumen de tráfico de pasajeros comerciales de la Compañía representó aproximadamente el 15.3% del volumen de tráfico total generado por los vuelos comerciales con origen o destino en el país.

En 2005 la Compañía reportó ingresos por \$1,379 millones y una utilidad neta de \$355 millones. En los primeros seis meses de 2006 la Compañía reportó ingresos por \$772 millones y una utilidad neta de \$255 millones. En 2005 los aeropuertos de la Compañía atendieron a aproximadamente 10.6 millones de pasajeros terminales. Durante los primeros seis meses de 2006 los aeropuertos de la Compañía atendieron a aproximadamente 5.8 millones de pasajeros terminales.

Los aeropuertos de la Compañía cubren las principales rutas internacionales, incluyendo Monterrey-Houston, Monterrey-Dallas y Monterrey-Madrid, así como varias otras rutas internacionales importantes tales como Los Angeles, Chicago y Las Vegas. Además, los aeropuertos de la Compañía cubren los principales destinos turísticos, incluyendo Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo, mismos que son visitados por turistas mexicanos, americanos y canadienses. Los aeropuertos de la Compañía también cubren algunas de las principales rutas nacionales, incluyendo Monterrey-México, que según la DGAC fue la ruta más activa del país en 2005, con un total de aproximadamente 1.9 millones de pasajeros. Algunas de las otras rutas nacionales que según la DGAC tienen mayor importancia y están cubiertas por los aeropuertos de la Compañía incluyen México-Ciudad Juárez, México-Acapulco y Culiacán-Tijuana.

México y los Estados Unidos celebraron un acuerdo bilateral de aviación que entró en vigor en julio de 2006, el cual incrementa de dos a tres el número de empresas tanto Mexicanas como estadounidenses que pueden operar rutas entre ciertos pares de ciudades, los cuales pueden incluir cualquier ciudad de los Estados Unidos y doce ciudades específicas de México, incluyendo Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo. El acuerdo también prevé un incremento adicional de dos a tres en el número de empresas

tanto mexicanas como estadounidenses que podrán operar rutas entre ciudades de los Estados Unidos y dos ciudades específicas adicionales de México, incluyendo Monterrey. Está previsto que este segundo incremento entrará en vigor en octubre de 2007. La Compañía considera que sus operaciones se verán beneficiadas por el aumento en el número de vuelos con origen o destino a sus aeropuertos como resultado de la celebración del acuerdo bilateral de aviación.

Recientemente el Gobierno otorgó permisos para prestar servicios de transporte aéreo nacional a varios operadores de bajo costo, incluyendo Interjet, Avolar, Volaris y Click Mexicana, la subsidiaria de tarifas de descuento perteneciente al Grupo Mexicana. Estos permisionarios anunciaron recientemente un total de 16 nuevas rutas que utilizan los aeropuertos de la Compañía, y la Compañía prevé que esto incrementará su volumen de tráfico de pasajeros nacionales. La Compañía está sosteniendo discusiones con estos permisionarios y otros prestadores de servicios de transporte aéreo a fin de añadir otras rutas que utilicen sus aeropuertos. Adicionalmente, la aerolínea de bajo costo Viva Aerobus, ha anunciado que tiene planeado establecer sus oficinas principales, su base de operaciones y sus instalaciones de mantenimiento en el Aeropuerto Internacional de Monterrey. Viva Aerobus también ha anunciado que espera comenzar a operar nueve rutas en diciembre de 2006, y asimismo espera operar con veinticuatro rutas con destinos en 12 de los aeropuertos de la Compañía para abril de 2007. Trece de estas rutas tendrán como destino ciudades a donde anteriormente no salían vuelos del Aeropuerto Internacional de Monterrey.

Monterrey es la tercera ciudad más grande del país en términos de población, con 4.2 millones de habitantes en su área metropolitana. Monterrey es uno de los centros urbanos y comerciales mejor establecidos del país y es capital del estado de Nuevo León, el noveno estado más grande del país en términos de población. Monterrey es la sede de muchas de las principales empresas mexicanas dentro de una amplia gama de industrias, y de varias universidades importantes. Los viajeros de negocios representan una parte substancial de los pasajeros del Aeropuerto Internacional de Monterrey. La Compañía considera que el crecimiento económico de Monterrey y el correspondiente crecimiento en el volumen de tráfico de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Monterrey están estrechamente ligados a la situación económica del país. El Aeropuerto Internacional de Monterrey es el aeropuerto líder de la Compañía en términos del volumen de tráfico de pasajeros, flujo de tráfico aéreo y generación de ingresos, y según las estadísticas publicadas por la DGAC en 2005 ocupó el cuarto lugar entre los diez principales aeropuertos de negocios en México en términos del volumen de tráfico de pasajeros. En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el Aeropuerto Internacional de Monterrey representó aproximadamente el 43.9% y el 43.2% del volumen de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

Tres de los aeropuertos de la Compañía, Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo, atienden destinos turísticos sumamente populares. Acapulco y Mazatlán son los más importantes de dichos destinos, ya que según el INM, en 2005, Acapulco ocupó el séptimo lugar y Mazatlán el quinto entre los destinos turísticos internacionales más grandes del país en términos del número de visitantes. Acapulco es uno de los principales puertos de embarque y desembarque de cruceros en México. En 2005 y los primeros seis meses de 2006, los aeropuertos internacionales de Acapulco, Mazatlán y Zihuatanejo representaron en conjunto el 21.6% y el 24.7% del total de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente, y el 22.1% y el 25.1% del total de sus ingresos, respectivamente.

De acuerdo con la OMT, en 2005, México se ubicó como el octavo destino turístico más grande del mundo en términos del número de turistas internacionales visitantes (24 millones). De acuerdo con la OMT, en 2005, México se ubicó en el primer lugar dentro de América Latina y el Caribe en términos del número de visitantes extranjeros e ingresos generados por el turismo.

Siete de los aeropuertos de la Compañía atienden a ciudades pequeñas y medianas que constituyen importantes centros regionales para la actividad económica, albergando industrias tan diversas como la minería (aeropuertos internacionales de Durango y Zacatecas), la maquila (aeropuertos internacionales de Chihuahua y Torreón), la producción de petróleo y productos químicos (Aeropuerto Internacional de Tampico), la agricultura y ganadería (Aeropuerto Internacional de Culiacán) y el transporte (Aeropuerto

Internacional de San Luis Potosí). En 2005 y los primeros seis meses de 2006, estos siete aeropuertos regionales representaron en conjunto el 27.3% y el 25.3% del total de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente, y el 28.0% y el 25.8% del total de sus ingresos, respectivamente.

Los dos aeropuertos restantes del grupo, son los aeropuertos internacionales de Ciudad Juárez y Reynosa, atienden a ciudades ubicadas a lo largo de la frontera con los Estados Unidos. Tanto Ciudad Juárez como Reynosa constituyen populares puntos de entrada a los Estados Unidos. En 2005 y los primeros seis meses de 2006, los aeropuertos internacionales de Ciudad Juárez y Reynosa representaron en conjunto el 7.2% y el 6.8% del total de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente, y el 6.4% y el 6.0% del total de sus ingresos, respectivamente.

## **Apertura del Sistema Aeroportuario a la Inversión Privada**

### *Privatización de los Aeropuertos*

En febrero de 1998 el Gobierno publicó los Lineamientos Generales para la Apertura a la Inversión en el Sistema Aeroportuario Mexicano. Con base en dichos lineamientos la SCT identificó 35 de los principales 58 aeropuertos del país como susceptibles de inversión. Estos 35 aeropuertos se dividieron en cuatro grupos: Grupo Aeroportuario Centro Norte (el "Grupo Centro Norte") (integrado por los 13 aeropuertos de la Compañía), Grupo Aeroportuario del Pacífico (el "Grupo Pacífico") (integrado por 12 aeropuertos), Grupo Aeroportuario del Sureste (el "Grupo Sureste") (integrado por 9 aeropuertos) y Grupo Aeroportuario Ciudad de México (el "Grupo Ciudad de México") (integrado por un solo aeropuerto). De conformidad con los lineamientos generales, estos grupos aeroportuarios se abrieron a la inversión a través de un programa integrado por dos etapas.

Como parte de la primera etapa se celebraron una serie de licitaciones públicas para adjudicar una participación minoritaria en cada grupo aeroportuario (con excepción del Grupo Ciudad de México) a un accionista estratégico. En la segunda etapa, la totalidad o una parte del resto de las acciones de cada grupo aeroportuario se venderán mediante ofertas públicas en los mercados de capitales del país y el extranjero. El Gobierno ya ha concluido la primera etapa, y la Oferta Global representa el último paso en el proceso de apertura de los aeropuertos de la Compañía a la inversión privada. En 1998 el Gobierno adjudicó una participación del 15% en el Grupo Sureste a un consorcio que incluye a Copenhagen Airports, A/S, una operadora de aeropuertos danesa, y en 1999 adjudicó una participación del 15% en el Grupo Sureste a un consorcio integrado por inversionistas españoles y mexicanos. El Grupo Sureste implementó la segunda etapa de su proceso de apertura a la inversión privada a través de una oferta pública global de acciones y ADSs en septiembre de 2000, y en marzo de 2005 vendió el resto de la participación del 11.08% que era propiedad del Gobierno a través de una oferta pública de acciones en México. El Grupo Pacífico concluyó la segunda etapa de su proceso de apertura a la inversión privada a través de una oferta pública global de acciones y ADSs en febrero de 2006.

Como resultado de la apertura del sistema aeroportuario mexicano a la inversión privada, la Compañía y sus subsidiarias dejaron de estar sujetas al régimen legal aplicable a las empresas paraestatales. La Compañía considera que ésto le proporciona una mayor flexibilidad para desarrollar e implementar su estrategia de negocios y para responder a las posibles oportunidades de negocios.

### *Inversión de SETA*

Como parte de la primera etapa del proceso de apertura del sistema aeroportuario a la inversión privada, en el año 2000 el Gobierno vendió a SETA, a través de una licitación pública, una participación accionaria equivalente al 14.7% del capital social actual de GACN. En diciembre de 2005 Aeroinvest adquirió una participación accionaria del 35.28% en GACN como resultado de la adquisición, mediante cesión, de la opción otorgada a SETA, de conformidad con el Contrato de Participación celebrado por la misma con el Gobierno. En agosto de 2006, SETA ejerció su opción para suscribir el 2% de las nuevas acciones Serie B emitidas por GACN. La Oferta Global constituye la etapa final de la apertura de los aeropuertos de la Compañía a la inversión privada.

Los accionistas actuales de SETA son:

- Aeroinvest, que es propietaria del 74.5% de las acciones representativas del capital social de SETA. Aeroinvest es una subsidiaria cien por ciento propiedad de Empresas ICA, S.A. de C.V. (“Empresas ICA”). Además, Aeroinvest es propietaria del 35.28% de las acciones Serie B de GACN como resultado del ejercicio de la opción otorgada por el Gobierno para suscribir dichas acciones. El precio total de suscripción pagado al Gobierno por dichas acciones en diciembre de 2005 fue de \$203.3 millones de Dólares (el cual fue determinado con base en un precio inicial de \$1.28 Dólares por acción más un prima anual del 5%, sujeta a disminuciones como consecuencia de pago de dividendos decretados y pagados por la Compañía). Aeroinvest transmitió sus acciones Serie B a un fideicomiso constituido a favor de WestLB AG con el objeto de garantizar sus obligaciones bajo un contrato de crédito por \$125 millones de Dólares cuyos recursos se utilizaron para financiar la adquisición de dichas acciones, así como otras deudas anteriores. Adicionalmente, en diciembre de 2005 Aeroinvest celebró un convenio con NAFIN por virtud del cual Aeroinvest se obligó a que en o después de diciembre 2010, una vez que se cumplan ciertas condiciones a ser acordadas entre las partes, (i) venderá las acciones Serie B representativas del 35.28% del capital social de GACN de las que es propietaria, o bien, (ii) depositará dichas acciones en un fideicomiso de voto. Los términos de este convenio se describen con más detalle en la sección de “Accionistas Principales y Accionista Vendedor – Contratos Relacionados con Aeroinvest”. Empresas ICA, sociedad de la cual es subsidiaria Aeroinvest, es la empresa de ingeniería, construcción y procuración más grande de México. Las principales líneas de negocios de Empresas ICA consisten en la construcción e ingeniería, el desarrollo de vivienda e infraestructura, incluyendo la operación de aeropuertos (a través de SETA) (véase la sección “Operaciones con Personas Relacionadas”), y la operación de carreteras de cuota y servicios municipales. Empresas ICA se encuentra inscrita en la BMV y la Bolsa de Valores de Nueva York, y al 30 de junio de 2006 tenía una capitalización de mercado de \$1.2 billones de dolares. A través de Aeroinvest, Empresas ICA controla la mayoría de nuestro capital social.
- Aéroports de Paris, que es propietaria del 25.5% de las acciones representativas del capital social de SETA. Aéroports de Paris es una subsidiaria al 100% de Aéroports de Paris, S.A., un grupo aeroportuario francés reconocido como líder en Europa. Durante más de 40 años Aéroports de Paris ha operado los aeropuertos franceses Charles de Gaulle y Orly, mismos que en 2005 atendieron a más de 78.7 millones de pasajeros. Aéroports de Paris se encuentra inscrita en el Mercado Eurolist de Euronext Paris S.A., y al 30 de junio de 2006 tenía una capitalización de mercado de 4,800 millones de euros y tenía reportados ingresos por un total de aproximadamente €1.9 billones de euros.

Como parte de la primera etapa de privatización de la Compañía, en el año 2000 el Gobierno vendió a SETA, a través de una licitación pública, una participación accionaria del 14.7% en GACN. De conformidad con dicha transacción SETA pagó al Gobierno un total de \$864'055,578 (en términos nominales, excluyendo intereses) a cambio de:

- la totalidad de las acciones Serie BB de GACN, que actualmente representan el 14.7% de su capital en circulación;
- una opción para adquirir del Gobierno ciertas acciones que actualmente representan el 35.28% del capital social de GACN (la cual se cedió posteriormente a Aeroinvest y fue ejercida por la misma en diciembre 2005);
- una opción para suscribir nuevas acciones Serie B representativas de hasta el 3% del capital social de la Compañía (de las cuales el 1% vencieron el 14 de junio de 2005 sin haberse suscrito, y el 2% fueron suscritas en agosto de 2006 y pagado en septiembre 2006); y
- el derecho y la obligación de celebrar diversos contratos con la Compañía y el Gobierno, incluyendo un contrato de participación que establece los derechos y obligaciones de cada una de

las partes involucradas en la privatización (incluyendo a SETA), un Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología con vigencia de 15 años que establece el derecho y la obligación de SETA de proporcionar asistencia técnica a la Compañía a cambio del pago de ciertos honorarios anuales, y un contrato entre accionistas en los términos establecidos durante el proceso de licitación. Para una descripción detallada de estos contratos y la forma en la que los accionistas de la Compañía mantienen sus acciones, véanse las secciones “Accionistas Principales y Accionista Vendedor” y “Operaciones con Personas Relacionadas”.

## **Fuentes de Ingresos**

### *Servicios Aeronáuticos*

Todos los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos prestados por la Compañía están sujetos al sistema de regulación de tarifas máximas aplicable a sus aeropuertos. Tanto en 2005 como en los primeros seis meses de 2006, los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos representaron aproximadamente el 80.6% del total de los ingresos de la Compañía.

Los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos están relacionados principalmente de los cargos descritos a continuación. Los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de un aeropuerto dependen principalmente de los siguientes factores: el volumen de flujo de tráfico de pasajeros, el número de flujos de tráfico aéreo, el peso de cada aeronave, el plazo de estancia de cada aeronave, la hora en la que cada aeronave utiliza dicho aeropuerto y las tarifas específicas de cada servicio.

#### *Tarifas de Uso de Aeropuerto (TUA)*

La Compañía percibe TUA por cada pasajero que sale en una aeronave (con excepción de los diplomáticos, los infantes, los pasajeros en conexión y los pasajeros en tránsito). La Compañía no cobra estas TUA a los pasajeros, sino que las mismas se incluyen automáticamente en el precio de los boletos y la Compañía expide quincenalmente a cada aerolínea una factura por concepto de dichas TUA y registra una cuenta por cobrar por la factura correspondiente a un vuelo durante el mes en que el mismo tuvo lugar.

Las principales aerolíneas clientes de la Compañía están obligadas a pagar sus facturas dentro de los 152 días siguientes a la recepción de las mismas. El plazo exacto de pago depende de las tasas de interés sobre los Cetes a corto plazo, ya que la Compañía otorga plazos mayores durante los períodos de bajas tasas de interés (dentro de un rango preestablecido). En los primeros seis meses de 2006, el plazo promedio ponderado de pago fue de 103 días.

A pesar de que la SCT puede autorizar un incremento en las tarifas máximas de la Compañía, ésta negocia con sus principales aerolíneas clientes la tarifa específica de cada servicio aeronáutico. Como resultado de ello, la Compañía puede verse imposibilitada a aumentar el monto de dichas tarifas máximas. Véase la sección “Factores de Riesgo—Riesgos Relacionados con las Actividades de la Compañía”.

Actualmente el TUA aplicable a los pasajeros internacionales están denominados en Dólares, pero se cobran en pesos al tipo de cambio promedio del mes anterior al del vuelo. El TUA aplicable a los pasajeros nacionales están denominados en pesos. En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el TUA representaron aproximadamente el 70.2% y el 72.0% de los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía, respectivamente, y aproximadamente el 56.6% y el 58.0% del total de sus ingresos, respectivamente. El TUA varía dependiendo del aeropuerto utilizado y el punto de destino de cada vuelo. En virtud de que el TUA aplicable a los vuelos internacionales están denominados en Dólares, el importe de los ingresos derivados de los mismos se ve afectado por las fluctuaciones en el valor del peso frente al dólar.

### *Tarifas de Aterrizaje*

La Compañía cobra tarifas por el uso de sus pistas y calles de rodaje, sus sistemas de iluminación de pistas y otros servicios de asistencia visual durante el aterrizaje. Las tarifas de aterrizaje varían de un aeropuerto a otro y se basan en el peso de cada aeronave (que consiste en el promedio del peso sin combustible y el peso máximo de despegue de la misma), la hora de aterrizaje, el punto de origen del vuelo y la nacionalidad de la aerolínea o cliente. En 2005 y los primeros seis meses de 2006 estas tarifas representaron aproximadamente el 9.5% y el 8.7% de los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía, respectivamente, y aproximadamente el 7.6% y el 7.0% del total de sus ingresos, respectivamente.

### *Tarifas de Estacionamiento, Abordaje y Descarga*

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

### *Tarifas de Estacionamiento en Plataforma de Permanencia Prolongada o Pernocta*

La Compañía cobra a los prestadores de servicio de transporte aéreo tarifas por el uso prolongado de sus instalaciones aeroportuarias para el estacionamiento de aeronaves que no involucra el embarque o desembarque de pasajeros o carga. Estas tarifas dependen de la hora del día o la noche en que la aeronave se encuentra estacionada en las plataformas de permanencia prolongada o pernocta, el plazo durante el que la aeronave permanece estacionada, y la nacionalidad de la aerolínea o cliente. En 2005 y los primeros seis meses de 2006 estas tarifas, en conjunto con las tarifas de estacionamiento, abordaje y descarga antes descritas, representaron aproximadamente el 7.6% y el 7.1% de los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía, respectivamente, y el 6.1% y el 5.7% del total de sus ingresos, respectivamente.

### *Tarifas de Uso de Aerocares y Pasillos Telescópicos*

Las aerolíneas también pagan tarifas por la conexión de sus aeronaves a las terminales de la Compañía a través de pasillos telescópicos, y por el transporte de sus pasajeros entre las terminales y las aeronaves por medio de aerocares y otros vehículos. En términos generales estas tarifas se basan en la cantidad de tiempo que se utiliza cada servicio, el número de servicios utilizados, la hora del día a la que se presta el servicio, el punto de origen y destino del vuelo, y la nacionalidad de la aerolínea o cliente. En 2005 y los primeros seis meses de 2006 estas tarifas representaron aproximadamente el 2.3% y el 1.9% de los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía, respectivamente, y aproximadamente el 1.9% y el 1.6% del total de sus ingresos, respectivamente.

### *Tarifas de Revisión de Pasajeros y su Equipaje de Mano*

La Compañía también cobra a cada aerolínea tarifas de revisión de pasajeros y su equipaje de mano con base en el número de pasajeros terminales que salen de sus aeropuertos (con excepción de los diplomáticos, infantes, pasajeros en conexión y pasajeros en tránsito), por el uso de su equipo de rayos X, detectores de metales y demás equipo y personal de seguridad. Estas tarifas se basan en la hora del día a la que se utilizan los servicios, el número de pasajeros de salida y el destino del vuelo. Los servicios de seguridad en los aeropuertos de la Compañía son prestados por subcontratistas

independientes. En 2005 y los primeros seis meses de 2006 estas tarifas representaron aproximadamente el 1.5% de los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos de la Compañía, y aproximadamente el 1.2% del total de sus ingresos.

La OACI, la DGAC y la Dirección General de Seguridad Pública emiten los lineamientos aplicables a la seguridad en los aeropuertos del país. En respuesta a los ataques terroristas ocurridos en los Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, la Compañía ha adoptado medidas adicionales para incrementar la seguridad en sus aeropuertos. En octubre de 2001 la OACI emitió ciertas disposiciones que establecieron las nuevas reglas y procedimientos de seguridad a ser adoptadas por los aeropuertos de la Compañía. De conformidad con dichas disposiciones, estas reglas y procedimientos debían adoptarse inmediatamente y por un período indefinido de tiempo.

A fin de cumplir con dichas disposiciones, la Compañía ha reforzado su seguridad mediante:

- la actualización y modificación de sus planes de emergencia y contingencia, y las obligaciones de su personal de seguridad con respecto a los mismos;
- la segregación de los flujos de pasajeros de llegada y salida;
- la mejora de sus comités de seguridad en cada uno de sus aeropuertos, especialmente en aquellos que tienen un mayor volumen de tráfico de pasajeros internacionales;
- la actualización de su tecnología de revisión de seguridad, incluyendo el incremento de la sensibilidad de sus detectores de metales y la implementación de nuevos procedimientos de revisión del equipaje en aparatos de rayos X;
- el incremento y la mejora de la capacitación para el personal de seguridad;
- la coordinación de las medidas de seguridad y los planes de emergencia con los proveedores de servicios complementarios y comerciales en sus aeropuertos;
- la implementación de un sistema de identificación del personal de seguridad más estricto; y
- una mayor coordinación con los proveedores de servicios de instalación de sistemas de seguridad.

La Compañía prevé que algunas de estas mejoras se reportarán como gastos en su estado de resultados, en tanto que otras requerirán de inversiones adicionales de conformidad con sus programas maestros de desarrollo.

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

Recientemente la OACI emitió ciertos lineamientos de seguridad en virtud de los cuales, a partir de enero de 2006 el equipaje documentado en todos los vuelos comerciales internacionales, y a partir de julio de 2006 el equipaje documentado en todos los vuelos comerciales nacionales, debe someterse a un exhaustivo proceso de revisión para la detección de explosivos. A pesar de que el gobierno aún no ha promulgado una ley que haga obligatorio este proceso de revisión del equipaje, la Compañía prevé que en un futuro próximo la ley exigirá que las aerolíneas cumplan con el mismo. Actualmente la Compañía está negociando con las principales aerolíneas que utilizan sus aeropuertos, ciertos contratos de prestación de servicios en virtud de los cuales la Compañía se obligaría a adquirir, instalar y operar nuevos equipos electromagnéticos y a implementar otros procedimientos de revisión con el objeto de

facilitar que dichas aerolíneas cumplan con los nuevos lineamientos de revisión del equipaje. En tanto los nuevos equipos de revisión entran en funcionamiento, el equipaje documentado seguirá revisándose a mano para cumplir con los nuevos lineamientos de revisión. A pesar de que la ley responsabiliza a las aerolíneas por los errores en la revisión del equipaje, la adquisición, instalación y operación del nuevo equipo por parte de la Compañía podría incrementar el riesgo de que la misma se vea responsabilizada como resultado de su participación en el proceso de revisión.

#### *Tarifas de Acceso a Prestadores de Servicios Complementarios*

La Compañía percibe ingresos por concepto de las tarifas de acceso y otras tarifas cobradas a los prestadores de servicios de manejo de equipaje, cocina aérea, mantenimiento y reparación de aeronaves, y abastecimiento de combustible de cada uno de sus aeropuertos. Estas tarifas forman parte de los ingresos que están sujetos al sistema dual de regulación de tarifas de la Compañía, y las tarifas específicas de cada prestador se determinan con base en un porcentaje del total de sus ingresos. En 2005 y los primeros seis meses de 2006, los ingresos derivados de estas tarifas de acceso representaron aproximadamente el 2.3% y 2.6% del total de los ingresos de la Compañía, respectivamente. Actualmente la Compañía tiene celebrados contratos con nueve empresas que prestan la mayoría de estos servicios complementarios en sus 13 aeropuertos.

De conformidad con la Ley de Aeropuertos, la Compañía está obligada a prestar por sí misma los servicios complementarios en el supuesto de que no cuente con un proveedor independiente de los mismos. Por ejemplo, Aeroméxico y Mexicana controlan en forma mancomunada a SEAT de conformidad con un contrato de coinversión. Actualmente SEAT es el principal proveedor de servicios de manejo de equipaje y rampas en los aeropuertos de la Compañía. En el supuesto de que estos proveedores de servicios suspendan sus operaciones en cualquiera de los aeropuertos de la Compañía, la misma se verá obligada a buscar un nuevo proveedor o a prestar dichos servicios por sí misma

La Compañía tiene celebrado con ASA un contrato en virtud del cual esta última tiene los derechos exclusivos para la venta de combustible en todos los aeropuertos de la Compañía, y la Compañía cobra a ASA una tarifa nominal de acceso. A su vez, ASA está obligada a adquirir todo su combustible de Petróleos Mexicanos ("Pemex"). Las concesiones de la Compañía establecen que en el supuesto de que el gobierno privatice la distribución de combustible en el futuro, dicha privatización se llevará a cabo a través de un proceso competitivo.

#### *Arrendamiento de espacio a las Aerolíneas*

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

#### *Manejo de Carga*

En 2005 y los primeros seis meses de 2006 los 13 aeropuertos de la Compañía procesaron aproximadamente 80,000 y 41,000 toneladas métricas de carga, respectivamente. Los aumentos en los volúmenes de carga benefician a la Compañía para efectos del cálculo de sus tarifas máximas, en virtud de que la carga incrementa el número de unidades de tráfico.

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

Históricamente los ingresos derivados de los servicios de carga de los aeropuertos de la Compañía han representado un porcentaje mínimo del total de sus ingresos, pero la Compañía considera que en México existe un gran potencial de crecimiento en los volúmenes de carga transportados por vía aérea.

#### *Transporte Terrestre Permanente*

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

### **Servicios No Aeronáuticos**

#### *General*

Los ingresos derivados de los servicios no aeronáuticos prestados por la Compañía provienen principalmente de actividades de carácter comercial. Históricamente los servicios no aeronáuticos han generado un porcentaje substancialmente más bajo de los ingresos de la Compañía que los servicios aeronáuticos, aunque en los últimos años el porcentaje del total de los ingresos que está representado por los ingresos por servicios no aeronáuticos se ha incrementado al pasar de aproximadamente el 16.5% en 2003 a aproximadamente el 19.4% en los primeros seis meses de 2006. En el mismo sentido, los ingresos por servicios aeronáuticos por pasajero terminal se incrementaron de \$20.9 a \$25.9 durante el mismo período. En virtud de que la Compañía prácticamente ha terminado de remodelar la mayoría de sus aeropuertos, y de que algunos de los ingresos derivados de sus servicios no aeronáuticos tienen un componente fijo, la misma prevé que sus ingresos por servicios no aeronáuticos por pasajero terminal se mantendrán relativamente estables en los próximos años.

Ninguna de las categorías de ingresos derivados de la prestación de servicios no aeronáuticos está sujeta al sistema dual de regulación de tarifas de la Compañía, aunque pueden estar sujetos a regulación por parte de otras autoridades (como es el caso de las tarifas de estacionamiento, que pueden estar sujetas a regulación por los municipios).

#### *Actividades Comerciales*

Desde que la Compañía adquirió el control de sus aeropuertos, el aspecto principal de su estrategia de negocios ha consistido en dar prioridad al incremento en los ingresos derivados de sus actividades comerciales y en desarrollar y promover la marca “OMA”, incluyendo el concepto “OMA Plaza” que se describe más adelante. Como resultado de dichos esfuerzos, los ingresos derivados de las actividades comerciales de la Compañía se incrementaron de aproximadamente el 7% del total de sus ingresos en el año 2000 a casi el 20% de dichos ingresos en 2005, principalmente como resultado de las siguientes iniciativas:

- *Ampliación y remodelación de las áreas comerciales en sus terminales aeroportuarias.* A fin de incrementar los ingresos derivados de sus actividades comerciales, la Compañía ha ampliado y remodelado las terminales de algunos de sus aeropuertos para incluir un mayor número de tiendas y locales individuales de mayor tamaño, así como para redirigir el flujo de tráfico de pasajeros a lo largo de dichos aeropuertos con el objeto de exponerlos a los establecimientos comerciales que operan en los mismos. Como resultado de lo anterior, entre 2000 y 2005 la Compañía incrementó en aproximadamente un 50% el área comercial total de sus 13 aeropuertos, y prácticamente ha duplicado el área comercial del Aeropuerto Internacional de Monterrey.
- *Renegociación de los contratos de arrendamiento con los arrendatarios, con el objeto de hacerlos más consistentes con las prácticas del mercado.* La Compañía también ha mejorado los contratos de arrendamiento celebrados con sus inquilinos mediante la adopción de un nuevo tipo de contrato que prevé el pago de regalías con base en un porcentaje de los ingresos de los mismos,

sujeto a una cantidad mínima fija que se basa tan sólo parcialmente en el número de metros cuadrados arrendados, a diferencia de los contratos de arrendamiento a rentas fijas basadas principalmente en el número de metros cuadrados que históricamente se utilizaban en sus aeropuertos. Dada la naturaleza de las operaciones de sus inquilinos, la Compañía estima que aproximadamente la mitad de sus contratos de arrendamiento son susceptibles de exigir el pago de rentas en forma de regalías. Al 30 de junio de 2006 prácticamente todos los contratos susceptibles de hacerlo establecían el pago de rentas en forma de regalías.

- *Mejoramiento de la calidad de los productos y servicios ofrecidos en sus aeropuertos.* Históricamente los inquilinos comerciales de las terminales aeroportuarias de la Compañía consistían en pequeños establecimientos y comercios locales que ofrecían servicios una variedad limitada de bienes y servicios. La Compañía ha arrendado los locales comerciales a comerciantes bien establecidos y reconocidos a nivel internacional tanto los locales remodelados que anteriormente estaban ocupados por dichos inquilinos como muchos nuevos locales, con el objeto de mejorar la calidad, variedad y reconocimiento de las marcas de los bienes y servicios comerciales ofrecidos a sus pasajeros. En opinión de la Compañía con base en las encuestas de mercado practicadas en varios de sus aeropuertos, ésto ha incrementado y continuará incrementando los ingresos generados por las ventas de sus inquilinos, incrementando en consecuencia los ingresos derivados de sus actividades comerciales. A fin de promover el desarrollo comercial en todos sus aeropuertos, la Compañía estimula a sus inquilinos comerciales a arrendar paquetes de locales distribuidos entre varios de sus aeropuertos.
- *Desarrollo y promoción de la marca comercial “OMA Plaza”.* Con el objeto de incrementar la confianza de los pasajeros en los comerciantes que operan en sus aeropuertos, la Compañía ha desarrollado la marca “OMA Plaza” para sus áreas comerciales. Como parte de esta iniciativa la Compañía ha comenzado a uniformar ciertos elementos relacionados con la mercadotecnia y el diseño de sus locales comerciales para crear una imagen más uniforme y elegante que resulte más atractiva para los clientes de estos establecimientos. Además, la Compañía ha diseñado campañas promocionales orientadas a desarrollar aún más la marca OMA Plaza y a estimular las ventas de productos y servicios en sus aeropuertos. La Compañía considera que el contar con una marca reconocible y una apariencia familiar en sus locales comerciales incrementará las probabilidades de que los pasajeros aprovechen los bienes y servicios ofrecidos en sus aeropuertos.

Los ingresos generados por las operaciones comerciales de un aeropuerto dependen en gran medida de su volumen de tráfico de pasajeros, los niveles de gasto de los pasajeros, el diseño de sus terminales, la distribución de los locales comerciales, su mezcla de inquilinos y la forma de cobro de las tarifas aplicables a los establecimientos que operan en sus áreas comerciales. Los ingresos generados por las actividades comerciales también dependen de otros factores, incluyendo, en el caso de los ingresos derivados de la publicidad, las variaciones en los presupuestos para publicidad de las empresas.

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

- *Estacionamiento de vehículos.* Las concesiones de la Compañía le otorgan el derecho de operar estacionamientos para vehículos en todos sus aeropuertos. Actualmente los ingresos derivados del estacionamiento de vehículos no están sujetos al sistema de regulación de tarifas aplicable a la Compañía, pero se encuentran sujetos a supervisión por parte de la SCT.
- *Publicidad.* Recientemente la Compañía celebró con una subsidiaria de Corporación Interamericana de Entretenimiento, S.A. de C.V. (“CIE”), un contrato en virtud del cual ha desarrollado un mayor número de anuncios espectaculares, pantallas (tanto de proyección como de plasma) y otros espacios publicitarios estratégicamente ubicados a lo largo de sus aeropuertos. De conformidad con dicho contrato, CIE coloca los anuncios en los aeropuertos de la Compañía y esta última recibe un porcentaje de los ingresos obtenidos por CIE de los distintos anunciantes.

- *Locales comerciales.* Los ingresos derivados del arrendamiento de espacio en las terminales aeroportuarias a las aerolíneas y los proveedores de servicios complementarios para la realización de actividades no esenciales, tales como el arrendamiento de espacio para los salones VIP, no están sujetos al sistema de regulación de tarifas máximas y están clasificados por la Compañía como ingresos por servicios comerciales no aeronáuticos.
- *Tiendas.* La Compañía ha concluido varios proyectos de remodelación como parte de sus esfuerzos generales para mejorar la mezcla y el reconocimiento de marca de los bienes y servicios ofrecidos en las áreas comerciales de sus aeropuertos. Actualmente las tiendas ubicadas en las áreas comerciales de los aeropuertos de la Compañía ofrecen productos de marcas reconocidas a nivel internacional tales como Cartier, Hermes, Mont Blanc, Swatch, Hermenegildo Zegna, Christian Dior, Lancome, Loreal, Swarovski y Lacoste.
- *Arrendadoras de autos.* Recientemente la Compañía ha intentado incrementar la presencia de arrendadoras de autos de reconocido prestigio internacional en sus aeropuertos, y ha estimulado a dichas arrendadoras a establecer instalaciones para la entrega y devolución de autos en sus aeropuertos, lo que en su opinión incrementará sus ingresos por el arrendamiento de espacio a estas empresas.
- *Alimentos y bebidas.* En los últimos años la Compañía ha implementado proyectos de “saneamiento” en relación con el arrendamiento de espacio a restaurantes y bares, con el objeto de atraer a proveedores de productos alimenticios y bebidas de alta calidad y reconocido prestigio internacional, ofreciendo una gama más amplia de tipos de cocina y esquemas de servicio.
- *Comunicaciones.* La Compañía ha consolidado la mayor parte de los servicios de teléfono de sus aeropuertos bajo un mismo proveedor, y ofrece servicios de acceso (ya sea inalámbrico o a través de kioscos) a Internet en todos sus aeropuertos.
- *Servicios financieros.* La Compañía arrienda espacio en sus aeropuertos a proveedores de servicios financieros tales como los de casa de cambio, banca y cajeros automáticos. Actualmente todos los aeropuertos de la Compañía cuentan con servicios de cajero automático.
- *Transporte terrestre.* Los ingresos provenientes de proveedores de servicios de transporte terrestre que de conformidad con la ley no tienen el carácter de permanentes, tales como las tarifas de acceso cobradas a los autobuses de turismo, no están sujetos al sistema de regulación de tarifas máximas y están clasificados por la Compañía como ingresos por servicios comerciales no aeronáuticos.
- *Arrendamiento a desarrolladores de tiempo compartido.* La Compañía percibe ingresos por el arrendamiento de espacio a los desarrolladores de tiempo compartido para la realización de actividades mercadotecnia y venta de unidades de tiempo compartido.

### **Aeropuertos de la Compañía**

En 2005 y los primeros seis meses de 2006 los aeropuertos de la Compañía atendieron a un total de aproximadamente 10.6 millones y 5.8 millones de pasajeros terminales, respectivamente. En 2005 y los primeros seis meses de 2006 el Aeropuerto Internacional de Monterrey representó aproximadamente el 44.4% y el 43.2% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente. En 2005 y los primeros seis meses de 2006 los aeropuertos internacionales de Acapulco, Mazatlán y Culiacán, que son los que atienden a los siguientes tres destinos más populares dentro de la Compañía, representaron en conjunto aproximadamente el 23.1% y el 24.4% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente. En 2005 y los primeros seis meses de 2006 el Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez, que es el aeropuerto más grande que atiende a un destino fronterizo, representó aproximadamente el 5.8% y el 5.7% del volumen total de tráfico de pasajeros

terminales de la Compañía, respectivamente. Todos los aeropuertos de la Compañía están reconocidos como aeropuertos internacionales de conformidad con la ley, lo cual significa que están equipados para recibir vuelos internacionales y mantener servicios de aduana y migración administrados por el gobierno.

Las siguientes tablas muestran el volumen de tráfico de pasajeros de cada uno de los aeropuertos de la Compañía durante los periodos indicados:

Tráfico de Pasajeros															
Pasajeros Totales															
Años que terminaron el 31 de diciembre															
Aeropuerto	2001			2002			2003			2004			2005		
	Terminales <sup>(1)</sup>	En tránsito <sup>(2)</sup>	Total	Terminales <sup>(1)</sup>	En tránsito <sup>(2)</sup>	Total	Terminales <sup>(1)</sup>	En tránsito <sup>(2)</sup>	Total	Terminales <sup>(1)</sup>	En tránsito <sup>(2)</sup>	Total	Terminales <sup>(1)</sup>	En tránsito <sup>(2)</sup>	Total
Acapulco	940,197	9,991	950,192	793,420	13,914	807,334	774,349	34,704	809,053	821,301	35,353	856,654	880,190	39,291	919,481
Chihuahua	515,154	92,381	607,535	511,625	78,393	590,018	541,531	88,885	630,416	556,074	95,271	651,345	599,977	79,932	679,909
Ciudad Juárez	553,793	4,741	558,534	524,393	4,785	529,178	549,476	3,643	553,119	570,923	5,596	576,519	611,942	31,032	642,974
Culiacán	571,578	216,487	788,065	583,134	197,823	780,957	620,511	137,669	758,180	673,002	100,189	773,191	769,118	118,238	887,356
Durango	214,020	57,308	271,328	193,110	53,484	246,594	188,212	37,944	226,156	210,774	44,885	255,659	214,920	47,334	262,254
Mazatlán	828,738	137,223	965,961	710,273	102,447	812,720	703,320	87,535	790,855	741,267	89,918	831,185	799,801	106,125	905,926
Monterrey	3,479,221	250,808	3,730,029	3,446,469	250,339	3,696,808	3,703,288	266,386	3,969,674	4,293,816	289,813	4,583,629	4,660,138	360,213	5,020,351
Reynosa	161,576	6,482	168,058	149,391	1,411	150,802	150,059	2,049	152,108	145,075	2,508	147,583	146,250	1,777	148,027
San Luis Potosí	178,705	6,576	185,281	172,313	5,601	177,914	173,073	3,281	176,354	195,700	3,875	199,575	233,610	832	234,442
Tampico	357,081	10,379	367,460	327,627	13,128	340,755	331,124	15,784	346,908	333,696	12,687	346,383	402,122	13,292	415,414
Torreón	355,497	77,736	433,233	333,894	86,297	420,191	333,166	95,247	428,413	361,400	109,324	470,724	374,559	91,188	465,747
Zacatecas	254,224	77,218	331,442	235,033	60,841	295,874	230,241	64,433	294,674	236,692	57,040	293,732	297,137	72,469	369,606
Zihuatanejo	642,735	10,893	653,628	572,746	5,525	578,271	554,516	6,508	561,024	599,720	5,104	604,824	608,897	4,062	612,959
<b>Total</b>	<b>9,052,519</b>	<b>958,227</b>	<b>10,010,746</b>	<b>8,553,428</b>	<b>873,988</b>	<b>9,427,416</b>	<b>8,852,866</b>	<b>844,068</b>	<b>9,696,934</b>	<b>9,739,440</b>	<b>851,563</b>	<b>10,591,003</b>	<b>10,598,661</b>	<b>965,785</b>	<b>11,564,446</b>

Pasajeros Terminales de Salida															
Años que terminaron el 31 de diciembre															
Aeropuerto	2001			2002			2003			2004			2005		
	Nacionales	Inter-nacionales	Total												
Acapulco	264,186	221,889	486,075	246,359	159,449	405,808	244,661	152,996	397,657	251,552	168,251	419,803	256,715	192,531	449,246
Chihuahua	223,581	30,771	254,352	225,305	28,646	253,951	241,902	27,887	269,789	248,329	28,232	276,561	261,361	36,808	298,169
Ciudad Juárez	238,646	1,039	239,685	230,769	940	231,709	248,468	832	249,300	256,713	795	257,508	272,641	878	273,519
Culiacán	263,482	24,400	287,882	273,998	19,886	293,884	294,465	22,257	316,722	313,146	26,754	339,900	365,805	25,748	391,553
Durango	84,303	22,289	106,592	77,634	19,633	97,267	74,893	19,090	93,983	78,977	25,809	104,786	82,656	24,293	105,949
Mazatlán	207,645	209,035	416,680	175,351	180,684	356,035	172,148	180,203	352,351	182,168	189,010	371,178	178,758	222,324	401,082
Monterrey	1,386,853	348,147	1,735,000	1,359,899	367,401	1,727,300	1,463,479	402,700	1,866,179	1,692,546	463,357	2,155,903	1,779,871	515,697	2,295,568
Reynosa	75,017	279	75,296	70,027	254	70,281	70,912	214	71,126	66,985	104	67,089	65,674	117	65,791
San Luis Potosí	70,136	20,848	90,984	65,151	22,425	87,576	66,400	21,597	87,997	71,675	27,177	98,852	77,923	39,514	117,437
Tampico	152,575	25,997	178,572	141,727	22,750	164,477	144,964	20,069	165,033	144,887	21,609	166,496	171,153	30,307	201,460
Torreón	153,946	23,889	177,835	141,524	24,708	166,232	143,867	22,397	166,264	152,230	28,154	180,384	149,345	36,911	186,256
Zacatecas	82,035	50,121	132,156	77,147	44,640	121,787	71,685	46,055	117,740	72,025	49,529	121,554	99,691	52,973	152,654
Zihuatanejo	178,929	144,157	323,086	167,683	120,580	288,263	161,781	117,901	279,682	155,386	146,818	302,204	143,963	161,763	305,726
<b>Total</b>	<b>3,381,334</b>	<b>1,122,861</b>	<b>4,504,195</b>	<b>3,252,574</b>	<b>1,011,996</b>	<b>4,264,570</b>	<b>3,399,625</b>	<b>1,034,198</b>	<b>4,433,823</b>	<b>3,686,619</b>	<b>1,175,599</b>	<b>4,862,218</b>	<b>3,905,556</b>	<b>1,339,864</b>	<b>5,245,420</b>

Pasajeros Terminales de Llegada															
Años que terminaron el 31 de diciembre															
Aeropuerto	2001			2002			2003			2004			2005		
	Nacionales	Inter-nacionales	Total												
Acapulco	305,009	149,113	454,123	276,813	110,799	387,612	282,547	94,145	376,692	290,885	110,613	401,498	298,273	132,671	430,944
Chihuahua	237,869	22,933	260,802	236,114	21,560	257,674	251,017	20,725	271,742	258,468	21,045	279,513	271,814	29,994	301,808
Ciudad Juárez	312,963	1,145	314,108	291,624	860	292,684	299,313	863	300,176	312,392	1,023	313,415	337,558	865	338,423
Culiacán	267,501	16,195	283,696	278,120	11,130	289,250	293,227	10,562	303,789	320,278	12,824	333,102	366,652	10,913	377,565
Durango	91,926	15,502	107,428	80,966	14,877	95,843	80,385	13,844	94,229	85,366	20,622	105,988	89,741	18,230	107,971
Mazatlán	235,339	176,719	412,058	205,848	148,390	354,238	198,606	152,363	350,969	204,671	165,418	370,089	201,781	196,938	398,719
Monterrey	1,427,397	316,824	1,744,221	1,395,701	323,468	1,719,169	1,478,648	358,461	1,837,109	1,697,834	440,079	2,137,913	1,887,610	496,960	2,384,570
Reynosa	86,069	211	86,280	79,006	104	79,110	78,801	132	78,933	77,905	81	77,986	80,190	269	80,459
San Luis Potosí	72,473	15,248	87,721	67,537	17,200	84,737	68,155	16,921	85,076	76,923	19,925	96,848	85,549	30,624	116,173
Tampico	159,877	18,632	178,509	148,847	14,303	163,150	153,369	12,722	166,091	153,234	13,966	167,200	185,451	15,211	200,662
Torreón	161,249	16,413	177,662	152,030	15,632	167,662	152,775	14,127	166,902	161,310	19,706	181,016	160,898	27,405	188,303
Zacatecas	94,354	27,714	122,068	75,310	37,936	113,246	67,488	45,013	112,501	68,770	46,368	115,138	98,085	46,388	144,473
Zihuatanejo	201,132	118,517	319,649	184,111	100,372	284,483	177,801	97,033	274,834	174,133	123,383	297,516	169,731	133,440	303,171
<b>Total</b>	<b>3,653,158</b>	<b>895,166</b>	<b>4,548,324</b>	<b>3,472,227</b>	<b>816,631</b>	<b>4,288,858</b>	<b>3,582,132</b>	<b>836,911</b>	<b>4,419,043</b>	<b>3,882,169</b>	<b>995,053</b>	<b>4,877,222</b>	<b>4,213,333</b>	<b>1,139,908</b>	<b>5,353,241</b>

- (1) Incluye los pasajeros tanto de llegada como de salida, así como los pasajeros en conexión (que son los pasajeros que llegan a los aeropuertos de la Compañía en una aeronave y salen en una distinta).
- (2) Pasajeros terminales que llegan a los aeropuertos de la Compañía pero salen sin haber cambiado de aeronave.

**Tráfico de Pasajeros**

**Pasajeros Totales**

<b>Aeropuerto</b>	<b>Períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio</b>					
	<b>2005</b>			<b>2006</b>		
	<b>Terminales<sup>(1)</sup></b>	<b>En tránsito<sup>(2)</sup></b>	<b>Total</b>	<b>Terminales<sup>(1)</sup></b>	<b>En tránsito<sup>(2)</sup></b>	<b>Total</b>
Acapulco .....	496,491	16,015	512,506	564,420	21,999	586,419
Chihuahua.....	276,866	39,450	316,316	298,233	37,166	335,399
Ciudad Juárez.....	287,629	7,675	295,304	328,676	17,840	346,516
Culiacán .....	373,030	61,413	434,443	391,417	54,058	445,475
Durango .....	97,694	26,032	123,726	98,077	10,870	108,947
Mazatlán .....	425,757	52,333	478,090	463,396	45,759	509,155
Monterrey.....	2,244,416	176,860	2,421,276	2,499,086	154,134	2,653,220
Reynosa.....	71,857	803	72,660	65,372	831	66,203
San Luis Potosí .....	112,908	495	113,403	113,361	463	113,824
Tampico .....	190,965	6,571	197,536	226,602	5,771	232,373
Torreón .....	174,634	45,998	220,632	174,719	26,201	200,920
Zacatecas .....	125,315	28,532	153,847	158,144	63,788	221,932
Zihuatanejo .....	338,986	2,046	341,032	397,106	3,759	400,865
<b>Total.....</b>	<b>5,216,548</b>	<b>464,223</b>	<b>5,680,771</b>	<b>5,778,609</b>	<b>442,639</b>	<b>6,221,248</b>

**Total de Pasajeros de Salida**

**Períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio**

<b>Aeropuerto</b>	<b>Períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio</b>					
	<b>2005</b>			<b>2006</b>		
	<b>Nacionales</b>	<b>Inter-nacionales</b>	<b>Total</b>	<b>Nacionales</b>	<b>Inter-nacionales</b>	<b>Total</b>
Acapulco .....	127,669	132,139	259,808	151,566	142,336	293,902
Chihuahua.....	121,124	16,495	137,619	128,243	21,044	149,287
Ciudad Juárez.....	126,577	359	126,936	142,103	285	142,388
Culiacán .....	181,372	12,240	193,612	191,238	10,649	201,887
Durango .....	39,881	8,650	48,531	37,701	11,296	48,997
Mazatlán .....	83,175	135,078	218,253	82,469	154,521	236,990
Monterrey.....	863,820	244,868	1,108,688	958,711	244,344	1,203,055
Reynosa.....	30,983	61	31,044	30,829	41	30,870
San Luis Potosí .....	38,828	18,324	57,152	36,471	20,352	56,823
Tampico .....	81,080	15,349	96,429	96,387	17,499	113,886
Torreón .....	70,919	16,254	87,173	69,116	18,660	87,776
Zacatecas .....	42,687	22,145	64,832	57,877	23,650	81,527
Zihuatanejo .....	65,844	108,753	174,597	81,003	122,989	203,992
<b>Total.....</b>	<b>1,873,950</b>	<b>730,715</b>	<b>2,604,665</b>	<b>2,063,714</b>	<b>787,666</b>	<b>2,851,380</b>

**Total de Pasajeros de Llegada**

Aeropuerto	Períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio					
	2005			2006		
	Nacionales	Inter-nacionales	Total	Nacionales	Inter-nacionales	Total
Acapulco .....	144,360	92,323	236,683	168,806	101,712	270,518
Chihuahua.....	126,025	13,222	139,247	132,065	16,881	148,946
Ciudad Juárez.....	160,293	400	160,693	185,939	349	186,288
Culiacán .....	175,880	3,538	179,418	187,123	2,407	189,530
Durango .....	43,098	6,065	49,163	42,205	6,875	49,080
Mazatlán .....	90,787	116,717	207,504	91,469	134,937	226,406
Monterrey.....	902,495	233,233	1,135,728	1,074,349	221,682	1,296,031
Reynosa.....	40,792	21	40,813	34,498	4	34,502
San Luis Potosí.....	41,896	13,860	55,756	40,702	15,836	56,538
Tampico .....	86,761	7,775	94,536	102,908	9,808	112,716
Torreón .....	75,668	11,793	87,461	72,993	13,950	86,943
Zacatecas .....	41,066	19,426	60,492	55,978	20,639	76,617
Zihuatanejo.....	75,206	89,183	164,389	89,822	103,292	193,114
Total.....	2,004,327	607,556	2,611,883	2,278,857	648,372	2,927,229

- (1) Incluye los pasajeros tanto de llegada como de salida, así como los pasajeros en conexión (que son los pasajeros que llegan a los aeropuertos de la Compañía en una aeronave y salen en una distinta).
- (2) Pasajeros terminales que llegan a los aeropuertos de la Compañía pero salen sin haber cambiado de aeronave.

La siguiente tabla muestra la capacidad de flujo de tráfico aéreo de cada uno de los aeropuertos de la Compañía durante 2005:

Aeropuerto	Capacidad por Aeropuerto <sup>(1)</sup>	
	Flujos de tráfico aéreo por hora durante horas pico	Capacidad de las pistas <sup>(2)</sup>
Acapulco .....	8	40
Chihuahua.....	9	40
Ciudad Juárez.....	7	20
Culiacán .....	10	20
Durango .....	5	40
Mazatlán .....	9	22
Monterrey.....	26	38
Reynosa.....	2	18
San Luis Potosí.....	6	20
Tampico .....	6	22
Torreón .....	7	20
Zacatecas .....	5	20
Zihuatanejo.....	7	20

- (1) Cifras correspondientes a 2005.
- (2) Flujos de tráfico aéreo por hora.

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

**Flujo de Tráfico Aéreo por Aeropuerto<sup>(1)</sup>**

Aeropuerto	Años que terminaron el 31 de diciembre					Períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio	
	2001	2002	2003	2004	2005	2005	2006
	Acapulco .....	26,404	23,907	23,778	23,288	26,336	13,887
Chihuahua.....	35,869	39,589	36,205	35,205	36,614	17,659	17,938
Ciudad Juárez.....	17,224	16,752	16,069	17,565	20,424	9,875	9,240
Culiacán .....	46,753	46,842	48,048	46,404	50,648	25,376	26,884
Durango .....	16,914	14,794	14,021	15,075	15,599	7,736	7,603
Mazatlán .....	22,935	21,637	20,532	21,984	23,965	12,786	12,078
Monterrey.....	90,006	82,874	84,154	95,027	94,292	47,032	50,652
Reynosa.....	9,228	6,706	6,603	6,386	6,513	2,970	3,947
San Luis Potosí.....	19,771	20,536	19,222	20,361	22,102	10,794	11,343
Tampico .....	21,555	20,516	21,211	19,512	21,299	10,589	11,223
Torreón .....	23,656	23,146	20,673	22,344	21,523	10,434	9,942
Zacatecas .....	8,156	7,732	7,602	7,942	9,112	4,037	5,154
Zihuatanejo .....	15,498	15,169	15,086	14,923	13,899	7,583	9,130
Total.....	353,969	340,200	333,204	346,016	362,326	180,758	190,352

(1) Incluye tanto los despegues como los aterrizajes.

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

**Pasajeros Promedio por Flujo de Tráfico Aéreo por Aeropuerto<sup>(1)</sup>**

Aeropuerto	Años que terminaron el 31 de diciembre					Períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio	
	2001	2002	2003	2004	2005	2005	2006
	Acapulco .....	35.6	33.2	32.6	35.3	33.4	35.8
Chihuahua.....	14.4	12.9	15.0	15.8	16.4	15.7	16.6
Ciudad Juárez.....	32.2	31.3	34.2	32.5	30.0	29.1	35.6
Culiacán .....	12.2	12.4	12.9	14.5	15.2	14.7	14.6
Durango .....	12.7	13.1	13.4	14.0	13.8	12.6	12.9
Mazatlán .....	36.1	32.8	34.3	33.7	33.4	33.3	38.4
Monterrey.....	38.7	41.6	44.0	45.2	49.4	47.7	49.3
Reynosa.....	17.5	22.3	22.7	22.7	22.5	24.2	16.6
San Luis Potosí.....	9.0	8.4	9.0	9.6	10.6	10.5	10.0
Tampico .....	16.6	16.0	15.6	17.1	18.9	18.0	20.2
Torreón .....	15.0	14.4	16.1	16.2	17.4	16.7	17.6
Zacatecas .....	31.2	30.4	30.3	29.8	32.6	31.0	30.7
Zihuatanejo .....	41.5	37.8	36.8	40.2	43.8	44.7	43.5
Promedio de todos los aeropuertos.....	25.6	25.1	26.6	28.1	29.3	28.9	30.4

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

## **Área Metropolitana**

### *Aeropuerto Internacional de Monterrey*

El Aeropuerto Internacional de Monterrey es el aeropuerto más importante de la Compañía en términos de volumen de tráfico de pasajeros, flujo de tráfico aéreo y aportación a los ingresos. De acuerdo con la DGAC, en 2005 el Aeropuerto Internacional de Monterrey fue el cuarto aeropuerto más activo del país en términos de flujo de pasajeros comerciales (incluyendo los pasajeros tanto nacionales como

internacionales). En 2005 y los primeros seis meses de 2006 este aeropuerto representó aproximadamente el 43.9% y el 43.2% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el Aeropuerto Internacional de Monterrey atendió a un total de 4.7 millones de pasajeros terminales y 2.5 millones de pasajeros terminales, respectivamente. En 2005 el 78.3% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 21.7% consistió en pasajeros internacionales. En los primeros seis meses de 2006, el 81.4% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 18.6% consistió en pasajeros internacionales. Este aeropuerto atiende principalmente a pasajeros de negocios y también funciona como central para el transporte de bienes.

El Aeropuerto Internacional de Monterrey es utilizado por un total de 14 aerolíneas comerciales, de las cuales las más importantes son Aviacsa, Aeroméxico, Mexicana y Aerolitoral. Este aeropuerto es una de las bases de Aviacsa y contiene el centro de mantenimiento de Aerolitoral. Las principales aerolíneas extranjeras que utilizan este aeropuerto son American Airlines y Continental. Las aerolíneas que utilizan el aeropuerto operan 27 rutas, de las cuales 19 son nacionales y 8 son internacionales. Las rutas más importantes son la Ciudad de México, Toluca, Guadalajara, Tijuana, Houston, Cancún, Dallas, Mérida, Hermosillo, Los Ángeles, Las Vegas, Chicago y Madrid. En 2005 la Compañía celebró con dos nuevas aerolíneas de bajo costo y otros prestadores de servicios de transporte aéreo nacional ciertos contratos para operar dos rutas adicionales con destino u origen en este aeropuerto. Adicionalmente, otros dos prestadores de servicios de transporte aéreo han expresado interés en establecer operaciones en el mismo. Además, con base en el acuerdo bilateral de aviación entre México y los Estados Unidos, la Compañía prevé que una aerolínea norteamericana adicional comenzará a operar en este aeropuerto en 2007.

Este aeropuerto está ubicado a aproximadamente 21 kilómetros de la ciudad de Monterrey, que en conjunto con sus zonas aledañas tiene una población de aproximadamente 4.2 millones de habitantes. Monterrey es la tercera ciudad más grande del país en términos de población, y es uno de los centros industriales más productivos del mismo. Monterrey es sede de muchas de las principales empresas nacionales en una amplia variedad de industrias, así como de varias universidades de reconocido prestigio. Monterrey es la capital del estado de Nuevo León, que ocupa el tercer lugar en términos de la aportación al PIB. Al albergar a la mayor parte de la industria de Nuevo León, Monterrey genera aproximadamente el 80% del PIB de dicho estado.

El Aeropuerto Internacional de Monterrey opera las 24 horas del día. Cuenta con dos pistas activas, una con longitud de 3,000 metros y la otra con longitud de 1,800 metros. Este aeropuerto tiene una capacidad de pista de 38 flujos de tráfico aéreo por hora. Este aeropuerto también cuenta con un sistema de aterrizaje por instrumentos que se utiliza principalmente para ayudar a los pilotos en condiciones de mal tiempo. El aeropuerto ocupa una superficie total de 821 hectáreas. Sus instalaciones incluyen una terminal para pasajeros comerciales con superficie total de aproximadamente 28,966 metros cuadrados (de los cuales 4,112 metros cuadrados están destinados a áreas comerciales), una plataforma de 23 puertas para vuelos comerciales, otra de dos puertas para vuelos de carga, y una de 10 puertas para vuelos de aviación general, cinco calles de rodaje, nueve pasillos telescópicos, una amplia sala de abordaje para pasajeros en conexión, y otras salas de espera. Además, cuenta con 11 puertas para vuelos nacionales o internacionales.

El Aeropuerto Internacional de Monterrey, cuyas operaciones de carga ocupan una superficie de 60,000 metros cuadrados, es la terminal de carga aérea más importante en el norte del país y ofrece una de las opciones más atractivas para el envío de carga ya sea como destino final o como central para las operaciones de logística. Su infraestructura actual para la prestación de servicios de carga incluye, entre otras instalaciones, terminales de almacenamiento (incluyendo una terminal de almacenamiento con superficie de 4,000 metros cuadrados operada directamente por la Compañía y ocupada por United Parcel Service, Federal Express y, desde 2004, OMA Carga), plataformas de revisión de mercancía (que

pueden atender simultáneamente a nueve remolques) y lugares de estacionamiento para 359 automóviles y 32 remolques. Los caminos de acceso a esta terminal pueden ser utilizados tanto por automóviles como por remolques, y también cuenta con instalaciones de rayos X.

En 2004 la Compañía concluyó una remodelación de la terminal del Aeropuerto Internacional de Monterrey. Las nuevas instalaciones públicas incluyeron mostradores para el registro de pasajeros, sitios de acceso a Internet, nuevos salones VIP y salas de espera para los pasajeros que viajan con conexión o en vuelos regionales.

Recientemente la Compañía dio inicio a la primera etapa de un plan de ampliación a largo plazo para el Aeropuerto Internacional de Monterrey, mismo que espera concluir en 2010. Este plan incluye la construcción de una nueva terminal para pasajeros que tendrá una superficie total de cuando menos 14,000 metros cuadrados. La Compañía prevé que esta nueva terminal contará con seis pasillos telescópicos, una rampa de cinco posiciones, cuando menos 2,250 metros cuadrados de áreas comerciales diseñadas para aprovechar al máximo la exposición de los pasajeros a las mismas, y áreas adicionales de estacionamiento para vehículos con una superficie total de 17,000 metros cuadrados.

Como parte de la estrategia de la Compañía de ofrecer incentivos a las Aerolíneas usuarias del aeropuerto para motivarlos a operar rutas con origen o destino en aeropuertos de la Compañía, así como tomar otras medidas con el objetivo de incrementar el tráfico de pasajeros en los Aeropuertos de la Compañía, con fecha 22 de noviembre de 2006, el Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V., informó a la Dirección General de Aeronáutica Civil (“DGAC”), la Cámara Nacional de Transporte Aéreo (“CANAERO”) y todas las Aerolíneas usuarias del Aeropuerto de Monterrey, la oferta de un incentivo. Siendo el Aeropuerto Internacional de Monterrey, una instalación estratégica y de servicio público, cuyo crecimiento va ligado al desarrollo del país, la región noroeste y el Estado de Nuevo León y con el propósito de incentivar el mercado nacional e internacional de tráfico de pasajeros en dicha terminal aérea, y contribuir a la creación de nuevas fuentes de empleo en la entidad, se ha decidido apoyar a todas aquellas Aerolíneas que se interesen, otorgando un incentivo equivalente a \$75.00 (setenta y cinco pesos 00/100), por cada pasajero de salida que transporte la aerolínea interesada que pague TUA en este aeropuerto, por un periodo de 3 (tres) años, contados a partir de la firma del convenio respectivo, con la posibilidad de prorrogarse por periodos anuales, siempre y cuando las Aerolíneas interesadas cumplan con ciertas condiciones. Ver “Estrategia de Negocios”.

La Compañía considera que Viva Aerobús podría ser una de las primeras aerolíneas en aprovechar el paquete de incentivos que la Compañía espera ofrecer en relación con esta estrategia. Viva Aerobus ha anunciado recientemente que tiene planeado establecer sus oficinas principales, su base de operaciones y sus instalaciones de mantenimiento en el Aeropuerto Internacional de Monterrey. La Compañía considera que Viva Aerobus comience a operar con dos aeronaves y nueve rutas en diciembre de 2006, y asimismo que continúe operando con veinticuatro rutas con destinos en 12 de los aeropuertos de la Compañía para abril de 2007. Trece de estas rutas tendrán como destino ciudades a las cuales anteriormente no salían vuelos del Aeropuerto Internacional de Monterrey. Viva Aerobus es una coinversión entre Grupo Inversionistas en Autotransporte de México, S.A. y RyanMex, una empresa irlandesa controlada por el fundador de Ryanair y otros inversionistas con amplia experiencia en la industria de las aerolíneas de bajo costo.

En el futuro la Compañía podría enfrentarse a competencia de parte del Aeropuerto del Norte, un aeropuerto ubicado cerca de Monterrey que está operado por un tercero al amparo de una concesión. Históricamente el Aeropuerto del Norte sólo se ha utilizado para vuelos de aviación general. Recientemente el estado de Nuevo León ha discutido de manera informal con la SCT la posibilidad de modificar la concesión para el Aeropuerto del Norte a fin de que el mismo pueda ser utilizado por vuelos comerciales. Con base en una evaluación practicada recientemente por el gobierno, la Compañía tiene entendido que la configuración actual del Aeropuerto del Norte no le permite atender vuelos comerciales. A la fecha la SCT no ha modificado la concesión para el Aeropuerto del Norte. Sin embargo, no existe garantía de que la SCT no aprobará dicha modificación, o de que en el futuro el Aeropuerto del Norte no podrá atender vuelos comerciales.

## **Destinos Turísticos**

### *Aeropuerto Internacional de Acapulco*

El Aeropuerto Internacional de Acapulco es el segundo aeropuerto más importante de la Compañía en términos de volumen de tráfico de pasajeros, flujo de tráfico aéreo y aportación a los ingresos. De acuerdo con la DGAC, en 2005 el Aeropuerto Internacional de Acapulco fue el décimo primer aeropuerto más activo del país en términos de flujo de pasajeros comerciales. En 2005 y los primeros seis meses de 2006 representó aproximadamente el 8.3% y el 9.6% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el Aeropuerto Internacional de Acapulco atendió a un total de 880,190 pasajeros terminales y 564,420 pasajeros terminales, respectivamente. En 2005 el 63.1% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 36.9% consistió en pasajeros internacionales. En los primeros seis meses de 2006, el 56.8% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 43.2% consistió en pasajeros internacionales. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en turistas, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación son sumamente estacionales y se ven afectados por la situación económica nacional e internacional.

El Aeropuerto Internacional de Acapulco es utilizado por un total de 13 aerolíneas comerciales, de las cuales las más importantes son Mexicana, Aeroméxico y Aviacsa. Las principales aerolíneas extranjeras que utilizan este aeropuerto son American y Continental. Las aerolíneas que utilizan el aeropuerto operan 12 rutas, de las cuales las más populares son la Ciudad de México, Tijuana, Chicago y Houston. En 2005 la Compañía celebró con dos nuevas aerolíneas de bajo costo ciertos contratos para operar dos rutas adicionales, Acapulco-Toluca y Puebla-Acapulco-Tijuana, asimismo, Viva Aerobus ha anunciado que espera operar una ruta de Monterrey-Acapulco y otros prestadores de servicios de transporte aéreo han expresado interés en iniciar operaciones en el mismo. Además, con base en el acuerdo bilateral de aviación entre México y los Estados Unidos, la Compañía prevé que una aerolínea norteamericana adicional comenzará a operar en este aeropuerto en 2006.

Este aeropuerto está ubicado a aproximadamente 15 kilómetros de la ciudad de Acapulco, que en conjunto con sus zonas aledañas tiene una población de aproximadamente 915,000 habitantes. Acapulco es la décima segunda ciudad más grande del país en términos de población, y es uno de los centros turísticos más conocidos. Acapulco tiene una especial importancia como puerto de embarque y desembarque de cruceros. La Compañía considera que los pasajeros de los cruceros podrían contribuir de manera significativa al crecimiento de los volúmenes de tráfico de pasajeros de este aeropuerto.

El Aeropuerto Internacional de Acapulco opera las 24 horas del día. Cuenta con dos pistas activas y seis calles de rodaje. Su pista principal tiene una longitud de 3,300 metros y la pista auxiliar tiene una longitud de 1,700 metros. La rampa para vuelos comerciales cuenta con posiciones para 15 aeronaves. Dos de estas posiciones pueden recibir aeronaves modelo B-737 u otros equivalentes, otra de ellas puede recibir aeronaves modelo B-747-400 u otros equivalentes, y las once restantes pueden recibir aeronaves modelo B-757 u otros equivalentes. Tres de las 15 posiciones cuentan con pasillos telescópicos, y 13 de ellas cuentan con abordadores hidráulicos. La rampa para vuelos de aviación general cuenta con capacidad para recibir 24 aeronaves.

La pista principal del Aeropuerto Internacional de Acapulco tiene una capacidad de 40 flujos de tráfico aéreo por hora. Este aeropuerto también cuenta con un sistema de aterrizaje por instrumentos que se utiliza principalmente para ayudar a los pilotos en condiciones de mal tiempo. El aeropuerto ocupa una superficie total de 448.7 hectáreas y cuenta con dos terminales, una para vuelos comerciales y otra para vuelos ejecutivos o de aviación general. La terminal para vuelos comerciales cuenta con cuatro pisos y ocupa una superficie total de 19,943 metros cuadrados, de los cuales 1,882 metros cuadrados están destinados a áreas comerciales.

Debido a sus características técnicas y geográficas, el Aeropuerto Internacional de Acapulco es el principal aeropuerto alternativo para la Ciudad de México. La longitud de su pista, su altitud y su temperatura promedio, permiten operar aeronaves a su máxima capacidad de pasajeros, carga y combustible. Actualmente no existe otro aeropuerto más próximo a la Ciudad de México que ofrezca mejores condiciones para el tráfico aéreo que el Aeropuerto Internacional de Acapulco.

#### *Aeropuerto Internacional de Mazatlán*

El Aeropuerto Internacional de Mazatlán es el tercer aeropuerto más importante de la Compañía en términos de volumen de tráfico de pasajeros. De acuerdo con la DGAC, en 2005 el Aeropuerto Internacional de Mazatlán fue el décimo segundo aeropuerto más activo del país en términos de flujo de pasajeros comerciales. En 2005 y los primeros seis meses de 2006 representó aproximadamente el 7.5% y el 8.0% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el Aeropuerto Internacional de Mazatlán atendió a un total de 799,801 pasajeros terminales y 463,396 pasajeros terminales, respectivamente. En 2005 el 52.4% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 47.6% consistió en pasajeros internacionales. En los primeros seis meses de 2006, el 37.5% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 62.5% consistió en pasajeros internacionales. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en turistas, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación son sumamente estacionales y se ven afectados por la situación económica nacional e internacional.

El Aeropuerto Internacional de Mazatlán es utilizado por un total de 10 aerolíneas comerciales, de las cuales las más importantes son Mexicana, Aeroméxico, Aerolitoral y Magnicharter. Adicionalmente, Viva Aerobus ha anunciado que espera operar en Mazatlán para 2007. Las principales aerolíneas extranjeras que utilizan este aeropuerto son Alaska Airlines, America West y Continental. Las aerolíneas que utilizan el aeropuerto operan 12 rutas. Las rutas nacionales consisten en la Ciudad de México, Guadalajara, Los Cabos, La Paz, Durango, Torreón y Los Mochis, y las rutas internacionales consisten en Denver, Phoenix, Los Angeles, Houston y Salt Lake City. Además, con base en el acuerdo bilateral de aviación entre México y los Estados Unidos, la Compañía prevé que una aerolínea norteamericana adicional comenzará a operar en este aeropuerto en 2006.

Este aeropuerto está ubicado a aproximadamente 18 kilómetros de la ciudad de Mazatlán, que tiene una población de aproximadamente 600,000 habitantes. Mazatlán es el principal destino turístico en el estado de Sinaloa, mismo que de acuerdo con la SECTUR cuenta con 6,713 habitaciones de hotel. Mazatlán ofrece atractivas playas y es una importante productora de camarón, sardinas y atún.

El Aeropuerto Internacional de Mazatlán opera las 24 horas del día y tiene una capacidad de pista de 22 flujos de tráfico aéreo por hora. El aeropuerto ocupa una superficie de aproximadamente 467 hectáreas. Sus instalaciones incluyen una terminal con superficie total de aproximadamente 16,300 metros cuadrados, de los cuales 1,125 metros cuadrados están destinados a áreas comerciales. Cuenta con una rampa de 68,980 metros cuadrados con 10 posiciones para vuelos comerciales, una rampa de 33,288 metros cuadrados con 60 posiciones para vuelos de aviación general, cuatro pasillos telescópicos, múltiples salas de abordaje y estacionamiento para 200 vehículos. Su pista tiene una longitud de 2,700 metros, con cuatro calles de rodaje que conectan las plataformas para vuelos comerciales y de aviación general.

Desde el año 2000 la Compañía ha remodelado y modernizado substancialmente el Aeropuerto Internacional de Mazatlán con el objeto de mejorar su apariencia y eficiencia operativa. Su plataforma para vuelos de aviación general se remodeló totalmente en 2003, y su sistema de pistas se reemplazó totalmente en 2001. El edificio de la terminal también se remodeló con el objeto de incluir, entre otras amenidades, servicios de información turística y nuevos mostradores para pasajeros de vuelos charter. Este proyecto de remodelación se concluyó en 2003.

### *Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo*

El Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo es el sexto aeropuerto más importante de la Compañía en términos de volumen de tráfico de pasajeros. De acuerdo con la DGAC, en 2005 el Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo fue el décimo séptimo aeropuerto más activo del país en términos de flujo de pasajeros comerciales. En 2005 y los primeros seis meses de 2006 este aeropuerto representó aproximadamente el 5.7% y el 6.9% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo atendió a un total de 608,897 pasajeros terminales y 397,106 pasajeros internacionales, respectivamente. En 2005 el 51.5% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 48.5% consistió en pasajeros internacionales. En los primeros seis meses de 2006, el 43.0% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 57.0% consistió en pasajeros internacionales. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en turistas, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación son sumamente estacionales y se ven afectados por la situación económica del país.

El Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo es utilizado por un total de 11 aerolíneas comerciales, de las cuales las más importantes son Aeroméxico, Alaska Airlines y Mexicana. Las otras aerolíneas extranjeras que utilizan el aeropuerto son Airline Charter Enterprises y Continental. Viva Aerobus ha anunciado que espera iniciar operaciones con destino hacia Zihuatanejo en 2007. Las aerolíneas que utilizan este aeropuerto operan 7 rutas, de las cuales las más importantes son la Ciudad de México, Dallas, Houston, Phoenix y Los Angeles. En 2005 la Compañía celebró con tres nuevas aerolíneas de bajo costo ciertos contratos para operar cuatro rutas adicionales a través de este aeropuerto. Además, con base en el acuerdo bilateral de aviación entre México y los Estados Unidos, la Compañía prevé que una aerolínea norteamericana adicional comenzará a operar en este aeropuerto en 2006.

Este aeropuerto está ubicado a aproximadamente 12 kilómetros de la ciudad de Zihuatanejo, que tiene una población de aproximadamente 10,000 habitantes. Zihuatanejo es uno de los destinos turísticos más atractivos del país, con 4,252 habitaciones de hotel, una marina, campos de golf de categoría internacional y un creciente mercado inmobiliario residencial.

El Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo opera las 24 horas del día. Cuenta con una pista de 2,500 metros de longitud, con capacidad de 20 flujos de tráfico aéreo por hora. Sus instalaciones incluyen una terminal con superficie total de 6,905 metros cuadrados, de los cuales 1,081 metros cuadrados están destinados a áreas comerciales. Además, cuenta con una rampa de cinco posiciones para vuelos comerciales, una rampa de 30 posiciones para vuelos de aviación general, dos calles de rodaje y cuatro puertas para vuelos nacionales o internacionales.

La calidad de los servicios ofrecidos en el Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo ha mejorado como resultado de la reciente ampliación y remodelación del área de recolección de equipaje, las salas de espera y las áreas comerciales.

### ***Destinos Regionales***

#### *Aeropuerto Internacional de Chihuahua*

El Aeropuerto Internacional de Chihuahua es el quinto aeropuerto más importante de la Compañía en términos de volumen de tráfico de pasajeros. De acuerdo con la DGAC, en 2005 el Aeropuerto Internacional de Chihuahua fue el décimo octavo aeropuerto más activo del país en términos de flujo de pasajeros comerciales. En 2005 y los primeros seis meses de 2006 este aeropuerto representó aproximadamente el 5.7% y el 5.2% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el Aeropuerto Internacional de Chihuahua atendió a un total de 599,977 pasajeros terminales y 298,233 pasajeros terminales, respectivamente. En 2005 el 88.9% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 11.1% consistió en pasajeros internacionales. En los primeros seis meses de 2006, el 87.3% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 12.7% consistió en pasajeros internacionales. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en pasajeros nacionales, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación se ven afectados por la situación económica del país.

El Aeropuerto Internacional de Chihuahua es utilizado por un total de 7 aerolíneas comerciales, de las cuales las más importantes son Aeroméxico, Aerolitoral y Líneas Aéreas Azteca. Las aerolíneas que utilizan este aeropuerto operan 10 rutas, de las cuales las más importantes son la Ciudad de México, Monterrey, Hermosillo y Houston. Adicionalmente, Viva Aerobús prevé iniciar operando con destino a Chihuahua en diciembre de 2006.

Este aeropuerto está ubicado a aproximadamente 18 kilómetros de la ciudad de Chihuahua, que tiene una población de aproximadamente 670,000 habitantes. El estado de Chihuahua ocupa el sexto lugar en términos de su aportación al PIB. La proximidad de la ciudad de Chihuahua a los Estados Unidos, y su altamente desarrollada industria maquiladora, son los factores que influyen de manera más significativa en el tráfico de este aeropuerto.

El Aeropuerto Internacional de Chihuahua opera 14 horas diarias, de las 7:00 a.m. a las 9:00 p.m., aunque también cuenta con un horario extendido de las 5:00 a.m. a las 12:00 a.m. Este aeropuerto cuenta con dos pistas, una con longitud de 2,620 metros y otra con longitud de 1,110 metros. La pista principal, incluyendo su calle de rodaje paralela recién construida, tiene una capacidad de 40 flujos de tráfico aéreo por hora. El aeropuerto ocupa una superficie total de aproximadamente 921.4 hectáreas. Sus instalaciones incluyen una terminal con superficie total de aproximadamente 5,540 metros cuadrados (de los cuales 650 metros cuadrados están destinados a áreas comerciales), una rampa de tres posiciones para vuelos comerciales, una rampa de 32 posiciones para vuelos de aviación general, una rampa de cuatro posiciones para vuelos de carga, cuatro calles de rodaje, un pasillo telescópico y cuatro puertas para vuelos nacionales o internacionales.

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

#### *Aeropuerto Internacional de Culiacán*

El Aeropuerto Internacional de Culiacán es el cuarto aeropuerto más importante de la Compañía en términos de volumen de tráfico de pasajeros. De acuerdo con la DGAC, en 2005 el Aeropuerto Internacional de Culiacán fue el décimo tercer aeropuerto más activo del país en términos de flujo de pasajeros comerciales. En 2005 y los primeros seis meses de 2006 este aeropuerto representó aproximadamente el 7.3% y el 6.8% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el Aeropuerto Internacional de Culiacán atendió a un total de 769,118 pasajeros terminales y 391,417 pasajeros terminales, respectivamente. En 2005 el 95.2% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 4.8% consistió en pasajeros internacionales. En los primeros seis meses de 2006, el 96.6% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 3.4% consistió en pasajeros internacionales. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en pasajeros nacionales, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación se ven afectados por la situación económica del país.

El tráfico de pasajeros terminales de este aeropuerto está representado principalmente por pasajeros en vuelos de aviación general. En 2005 los pasajeros de aviación general y los pasajeros comerciales representaron aproximadamente el 64% y el 36% del volumen total de tráfico de pasajeros del aeropuerto, respectivamente.

El Aeropuerto Internacional de Culiacán es utilizado por cinco aerolíneas comerciales, que consisten en Aeroméxico, Aerolitoral, Aviacsa, Mexicana y Aeropacífico (recientemente Viva Aerobus ha anunciado que iniciará una ruta con destino a Culiacán para diciembre de 2006). En abril de 2006 el Gobierno suspendió las operaciones de Aerocalifornia, que en 2005 representó aproximadamente el 25% del volumen de tráfico de pasajeros comerciales de este aeropuerto, por cuestiones de seguridad relacionadas con su flotilla. A pesar de que Aerocalifornia reanudó sus operaciones en agosto de 2006, la Compañía considera que Mexicana, que en junio de 2006 estableció rutas con origen o destino en este aeropuerto similares a las que anteriormente operaba Aerocalifornia, ha absorbido una parte substancial del tráfico de pasajeros de esta última.

Las aerolíneas que utilizan este aeropuerto operan nueve rutas, de las cuales las más importantes son la Ciudad de México, Tijuana, Guadalajara, Monterrey, Hermosillo, La Paz y Los Ángeles. Algunas aerolíneas tales como Continental y Aviacsa han expresado interés en operar dichas rutas, y la Compañía prevé que las mismas comenzarán a utilizar este aeropuerto en un futuro próximo.

Este aeropuerto está ubicado a aproximadamente 12 kilómetros de la ciudad de Culiacán, capital del estado de Sinaloa, la cual tiene una población de aproximadamente 750,000 habitantes. El estado de Sinaloa es un importante productor de carne de res y productos agrícolas. El potencial de crecimiento de sus exportaciones a los Estados Unidos podría generar un mayor volumen de operaciones de carga en este aeropuerto, pero la Compañía no puede garantizar que realmente se registrará dicho crecimiento o que sus operaciones de carga se incrementarán como resultado del mismo.

A pesar de que el Aeropuerto Internacional de Culiacán opera 12 horas diarias, de las 6:00 a.m a las 6:00 p.m., con frecuencia extiende su horario de operación hasta las 11:30 p.m. con el objeto de atender vuelos de carga. Este aeropuerto tiene una capacidad de pista de 20 flujos de tráfico aéreo por hora. Ocupa una superficie total de 289.9 hectáreas y cuenta con dos pasillos telescópicos.

Con el objeto de mejorar la eficiencia de este aeropuerto, en 2002 la Compañía concluyó la construcción de una nueva terminal con una superficie de 8,046 metros cuadrados (de los cuales 1,064 metros cuadrados están destinados a áreas comerciales, misma que cuenta con una rampa de cinco posiciones para vuelos comerciales, una rampa de 32 posiciones para vuelos de aviación general, dos calles de rodaje, dos pasillos telescópicos, una sala de abordaje, 15 locales comerciales, 12 hangares, un estacionamiento público con capacidad para 238 vehículos, y un estacionamiento para empleados y autoridades con capacidad para 73 vehículos.

El Aeropuerto Internacional de Culiacán también comprende instalaciones militares. Actualmente la presencia de estas instalaciones no limita la capacidad de pista del aeropuerto ni afecta en forma alguna sus operaciones de aeronáutica civil, y la Compañía no tiene motivos para pensar que las afectará en el futuro.

#### *Aeropuerto Internacional de Durango*

En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el Aeropuerto Internacional de Durango representó aproximadamente el 2.0% y el 1.7% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el Aeropuerto Internacional de Durango atendió a un total de 214,920 pasajeros terminales y 98,077 pasajeros terminales, respectivamente. En 2005 el 80.5% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 19.5% consistió en pasajeros internacionales. En los primeros seis meses de 2006, el 81.5% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 18.5% consistió en

pasajeros internacionales. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en pasajeros nacionales, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación se ven afectados por la situación económica del país.

El Aeropuerto Internacional de Durango es utilizado por un total de siete aerolíneas comerciales, de las cuales las más importantes son Aerolíneas TAO, Continental, Aviacsa y Avolar. Viva Aerobus ha anunciado que iniciará operaciones con destino hacia este aeropuerto para 2007. En abril de 2006 el Gobierno suspendió las operaciones de Aerocalifornia, que en 2005 representó el 33% del volumen de tráfico de pasajeros de este aeropuerto, por cuestiones de seguridad relacionadas con su flotilla. A pesar de que Aerocalifornia reanudó sus operaciones en agosto de 2006, la Compañía considera que Aviacsa y Avolar, que recientemente establecieron rutas con origen o destino en este aeropuerto similares a las que anteriormente operaba Aerocalifornia, ha absorbido en forma conjunta una parte substancial del tráfico de pasajeros de esta última.

Las aerolíneas que utilizan este aeropuerto operan ocho rutas, de las cuales las más importantes son Chicago, la Ciudad de México, Tijuana y Los Angeles.

Este aeropuerto está ubicado a aproximadamente 16 kilómetros de la ciudad de Durango, capital del estado de Durango, la cual tiene una población de aproximadamente 500,000 habitantes. El estado de Durango es rico en recursos naturales y es el productor líder de madera, oro y bentonato, y el segundo mayor productor de plata en México.

El Aeropuerto Internacional de Durango opera 14 horas diarias, de las 6:00 a.m. a las 8:00 p.m. Tiene una pista con longitud de 2,900 metros y cinco calles de rodaje, con capacidad de 40 flujos de tráfico aéreo por hora.

Este aeropuerto ocupa una superficie total de 552.2 hectáreas. Sus instalaciones incluyen una terminal con superficie total de 4,400 metros cuadrados (de los cuales 135 metros cuadrados están destinados a áreas comerciales), una rampa de tres posiciones para vuelos comerciales, una rampa de 26 posiciones para vuelos de aviación general, estacionamiento con capacidad para 84 vehículos y dos puertas para vuelos nacionales o internacionales.

Las mejoras efectuadas recientemente en este aeropuerto incluyen la construcción de una nueva sala de abordaje para vuelos nacionales e internacionales, la ampliación de su pasillo, la remodelación de sus áreas comerciales y la inclusión de áreas de recolección de equipaje nacional e internacional separadas.

#### *Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí*

En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí representó aproximadamente el 2.2% y el 2.0% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí atendió a un total de 233,610 pasajeros terminales y 113,361 pasajeros terminales, respectivamente. En 2005 el 70.0% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 10.0% consistió en pasajeros internacionales. En los primeros seis meses de 2006, el 68.1% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 31.9% consistió en pasajeros internacionales. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en pasajeros nacionales, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación se ven afectados por la situación económica del país.

El Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí es utilizado por un total de siete aerolíneas comerciales, de las cuales las más importantes son Aerolíneas TAO, Continental y Mexicana. Las aerolíneas que utilizan este aeropuerto operan cuatro rutas. Viva Aerobus ha anunciado que esperará iniciar operaciones a este aeropuerto para enero de 2007. De las cuales las más importantes son la Ciudad de México, Monterrey y Houston.

Este aeropuerto está ubicado a aproximadamente 15 kilómetros de la ciudad de San Luis Potosí, que tiene una población de aproximadamente 670,532 habitantes. La ciudad de San Luis Potosí equidista (a 300 kilómetros) de las tres ciudades más importantes del país (la Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey). Está ubicada en una región que en conjunto representa el 80% del consumo económico del país, lo que la convierte en un centro natural de distribución para las empresas de servicios de paquetería. En 2005 la Compañía, en colaboración con Estafeta Mexicana, una de las principales empresas de carga aérea del país, concluyó la construcción de una terminal internacional de carga en este aeropuerto, misma que actualmente está ocupada por OMA Carga y Estafeta Mexicana.

El Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí opera las 24 horas del día y representa un aeropuerto alternativo para la Ciudad de México. Este aeropuerto tiene dos pistas con capacidad total de 20 flujos de tráfico aéreo por hora. La pista principal tiene una longitud de 3,000 metros y la pista auxiliar tiene una longitud de 1,000 metros. El aeropuerto ocupa una superficie total de 527.7 hectáreas y sus instalaciones incluyen una terminal con superficie de 2,613 metros cuadrados (de los cuales 281 metros están destinados a áreas comerciales), una rampa de tres posiciones para vuelos comerciales, una rampa de 26 posiciones para vuelos de aviación general, tres calles de rodaje y una sala de abordaje.

La terminal de este aeropuerto fue remodelada en 2003.

#### *Aeropuerto Internacional de Tampico*

De acuerdo con la DGAC, en 2005 el Aeropuerto Internacional de Tampico fue el vigésimo quinto aeropuerto más activo del país en términos de tráfico de pasajeros comerciales. En 2005 y los primeros seis meses de 2006 este aeropuerto representó aproximadamente el 3.8% y el 3.9% del volumen total de tráfico de pasajeros comerciales de la Compañía, respectivamente.

En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el Aeropuerto Internacional de Tampico atendió a un total de 402,122 pasajeros terminales y 226,602 pasajeros internacionales, respectivamente. En 2005 el 88.7% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 11.3% consistió en pasajeros internacionales. En los primeros seis meses de 2006, el 88.0% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 12.0% consistió en pasajeros internacionales. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en pasajeros nacionales, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación se ven afectados por la situación económica del país.

El Aeropuerto Internacional de Tampico es utilizado por cinco aerolíneas comerciales, que consisten en Mexicana, Aviacsa, Aerolitoral, Interjet y Continental, asimismo, Viva Aerobús recientemente anunció que iniciará a operar una nueva ruta con destino a este aeropuerto a partir de diciembre de 2006. Estas aerolíneas operan seis rutas, de las cuales las más importantes son la Ciudad de México, Monterrey, Houston y Veracruz.

Este aeropuerto atiende la zona industrial de Tampico, Ciudad Madero y Altamira, que en conjunto tienen una población de aproximadamente 700,000 habitantes. Esta zona industrial alberga empresas petroleras y petroquímicas.

El Aeropuerto Internacional de Tampico opera de las 6:30 a.m. a las 9:00 p.m. Cuenta con dos pistas activas, de las cuales la pista principal tiene una longitud de 2,550 metros, una capacidad de 22 flujos de tráfico aéreo por hora y cuenta con un sistema de aterrizaje por instrumentos para ayudar a los pilotos en condiciones de mal tiempo. La pista auxiliar tiene una longitud de 1,300 metros.

El aeropuerto ocupa una superficie total de 391.7 hectáreas y sus instalaciones incluyen una terminal con superficie de 6,250 metros cuadrados (de los cuales 461 metros están destinados a áreas comerciales), una rampa de cuatro posiciones para vuelos comerciales, una rampa de 36 posiciones para vuelos de aviación general, dos calles de rodaje y una sala de abordaje.

La Compañía remodeló recientemente la terminal del Aeropuerto Internacional de Tampico para incluir locales comerciales adicionales y un área de exhibición.

#### *Aeropuerto Internacional de Torreón*

En 2005 y los primeros seis meses de 2006 el Aeropuerto Internacional de Torreón representó aproximadamente el 3.5% y el 3.0% del volumen total de tráfico de pasajeros comerciales de la Compañía, respectivamente.

En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el Aeropuerto Internacional de Torreón atendió a un total de 374,559 pasajeros terminales y 174,719 pasajeros terminales, respectivamente. En 2005 el 82.8% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 17.2% consistió en pasajeros internacionales. En los primeros seis meses de 2006, el 81.3% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 18.7% consistió en pasajeros internacionales. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en pasajeros nacionales, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación se ven afectados por la situación económica del país.

Las principales aerolíneas comerciales, son Aeroméxico, Aerocalifornia, Aerolitoral, Mexicana, Continental y American Airlines. Estas aerolíneas operan 11 rutas. Adicionalmente Viva Aerobus ha anunciado que esperará iniciar operaciones con destino a este aeropuerto para 2007. De dichas rutas las más importantes son Ciudad Juárez, Los Angeles, la Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey. En abril de 2006 el Gobierno suspendió las operaciones de Aerocalifornia por cuestiones de seguridad relacionadas con su flotilla. A pesar de que Aerocalifornia reanudó sus operaciones en agosto de 2006, la Compañía considera que Mexicana, que en junio de 2006 estableció rutas con origen o destino en este aeropuerto similares a las que anteriormente operaba Aerocalifornia, ha absorbido una parte substancial del tráfico de pasajeros de esta última.

Este aeropuerto está ubicado en la ciudad de Torreón, que tiene una población de aproximadamente 528,512 habitantes. La ciudad de Torreón forma parte de la región conocida como La Laguna, que es la región productora de productos lácteos más importante del país y abarca una importante zona industrial y comercial integrada por aproximadamente 300 empresas maquiladoras. La región de La Laguna abarca una población de aproximadamente un millón de habitantes.

El Aeropuerto Internacional de Torreón opera 14 horas diarias, de las 7:00 a.m. a las 9:00 p.m. Cuenta con dos pistas, de las cuales la pista principal tiene una longitud de 2,750 metros y una capacidad de 20 flujos de tráfico aéreo por hora, y la pista auxiliar tiene una longitud de 1,740 metros.

El aeropuerto ocupa una superficie total de 460 hectáreas y sus instalaciones incluyen una terminal con superficie de aproximadamente 5,275 metros cuadrados (de los cuales 508 metros cuadrados están destinados a áreas comerciales), una rampa de siete posiciones para vuelos comerciales, una rampa de 14 posiciones para vuelos de aviación general, dos calles de rodaje, una sala de abordaje y un pasillo telescópico. Como resultado de un reciente proyecto de remodelación y ampliación, actualmente la terminal incluye mostradores para pasajeros, salones VIP y un segundo piso con una sala de abordaje adicional y un puente aéreo.

#### *Aeropuerto Internacional de Zacatecas*

En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el Aeropuerto Internacional de Zacatecas representó aproximadamente el 2.8% y el 2.7% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el Aeropuerto Internacional de Zacatecas atendió a un total de 297,137 pasajeros terminales y 158,144 pasajeros terminales, respectivamente. En 2005 el 66.6% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 33.4%

consistió en pasajeros internacionales. En los primeros seis meses de 2006, el 72.0% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales y el 28.0% consistió en pasajeros internacionales. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en pasajeros nacionales, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación se ven afectados por la situación económica del país.

El Aeropuerto Internacional de Zacatecas es utilizado por tres aerolíneas comerciales, que consisten en Mexicana, Líneas Aéreas Azteca y Transportes Aeromar. Estas aerolíneas operan siete rutas. Adicionalmente Viva Aerobus ha anunciado que esperará iniciar operaciones con destino a este aeropuerto para 2007. De dichas rutas las rutas nacionales más importantes son Tijuana, Bajío y destinos con conexión a través de la Ciudad de México. Recientemente las aerolíneas que utilizan este aeropuerto añadieron servicio a las ciudades de Chicago, Los Angeles y Oakland en los Estados Unidos.

El estado de Zacatecas es el productor líder de plata y el segundo mayor productor de plomo, cobre, zinc y oro del país. El estado de Zacatecas tiene una población de aproximadamente 1.4 millones de habitantes.

Actualmente el Aeropuerto Internacional de Zacatecas opera 12 horas diarias, de las 7:00 a.m a las 7:00 p.m., y está previsto que en un futuro próximo adoptará un horario de 24 horas diarias. Este aeropuerto tiene una pista con una longitud de 3,000 metros y una capacidad de 20 flujos de tráfico aéreo por hora.

El aeropuerto ocupa una superficie total de 218 hectáreas. Su terminal tiene una superficie de 3,700 metros cuadrados (de los cuales 176 metros cuadrados están destinados a áreas comerciales) y cuenta con una rampa de tres posiciones para vuelos comerciales, una rampa de 12 posiciones para vuelos de aviación general, una sala de abordaje y un estacionamiento con capacidad para 128 vehículos.

### ***Destinos Fronterizos***

#### ***Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez***

En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez representó aproximadamente el 5.8% y el 5.7% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez atendió a un total de 611,942 pasajeros terminales y 328,676 pasajeros terminales, respectivamente. En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el 99.7% y el 99.8% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales, respectivamente.

Este aeropuerto es utilizado por cinco aerolíneas comerciales que operan ocho rutas, de las cuales las más importantes son la Ciudad de México, Torreón, Monterrey, Guadalajara y Chihuahua. Adicionalmente Viva Aerobus recientemente anunció que iniciará a operar una nueva ruta con destino a este aeropuerto a partir de diciembre de 2006.

Ciudad Juárez, ubicada en la frontera con los Estados Unidos, tiene una población de aproximadamente 1.2 millones de habitantes. Ciudad Juárez es uno de los principales centros de la industria maquiladora y alberga a aproximadamente 400 plantas automotrices, eléctricas y textiles. Muchos países tales como Singapur, Alemania, Francia, Taiwán y los Estados Unidos, y muchas empresas internacionales tales como Delphi, Lear, Toshiba, Johnson & Johnson, Ford y Motorola, han efectuado inversiones en Ciudad Juárez. Además, en virtud de que Ciudad Juárez constituye un popular punto de entrada a los Estados Unidos, muchos de los pasajeros de este aeropuerto son trabajadores que viajan a Ciudad Juárez con el objeto de buscar trabajo en los Estados Unidos. Por tanto, a pesar de que los pasajeros de este aeropuerto son predominantemente pasajeros nacionales, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación se ven afectados por las situaciones económicas tanto de México como de los Estados Unidos.

El Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez opera 14 horas diarias, de las 7:00 a.m. a las 9:00 p.m. Cuenta con dos pistas, de las cuales la pista principal tiene una longitud de 2,700 metros y una capacidad de 20 flujos de tráfico aéreo por hora, y la pista auxiliar tiene una longitud de 1,750 metros.

Este aeropuerto ocupa una superficie total de 921.4 hectáreas y sus instalaciones incluyen una terminal con superficie de 4,275 metros cuadrados (de los cuales 471 metros cuadrados están destinados a áreas comerciales), una sala de abordaje, dos pasillos telescópicos, una rampa de cinco posiciones para vuelos comerciales, una rampa de nueve posiciones para vuelos de aviación general, una rampa de una posición para vuelos de carga, tres calles de rodaje y cuatro puertas para vuelos tanto nacionales como internacionales.

En 2005 la Compañía concluyó la construcción de una terminal de carga que en su opinión permitirá que este aeropuerto crezca como centro para el embarque y la distribución de bienes en la región norte del país. La nueva terminal incluye una rampa de carga, almacenes, oficinas de aduana, aparatos de rayos X y un área de estacionamiento para el público. En enero de 2006, United Parcel Service estableció una ruta entre el Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez y Louisville, Kentucky, una de sus bases en los Estados Unidos.

#### *Aeropuerto Internacional de Reynosa*

En 2005 y los primeros seis meses de 2006 el Aeropuerto Internacional de Reynosa representó aproximadamente el 1.4% y el 1.1% del volumen total de tráfico de pasajeros terminales de la Compañía, respectivamente.

En 2005 y los primeros seis meses de 2006, el Aeropuerto Internacional de Reynosa atendió a un total de 146,250 pasajeros terminales y 65,372 pasajeros terminales, respectivamente. Tanto en 2005 como en los primeros seis meses de 2006, el 99.9% de los pasajeros terminales atendidos por este aeropuerto consistió en pasajeros nacionales. En virtud de que los pasajeros que utilizan este aeropuerto consisten principalmente en pasajeros nacionales, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación se ven afectados por la situación económica del país.

En el Aeropuerto Internacional de Reynosa operan dos aerolíneas comerciales que sirven rutas con origen o destino en la Ciudad de México y Poza Rica.

La ciudad de Reynosa, ubicada en la frontera con los Estados Unidos cerca del Golfo de México, tiene una población de 800,000 habitantes. Reynosa es uno de los principales centros de la industria maquiladora, especialmente para el sector electricidad. La Compañía considera que la fuerte actividad industrial y económica de Reynosa, y su cercanía a los Estados Unidos, ofrecen un potencial de crecimiento para las operaciones de carga de este aeropuerto y recientemente concluyó la construcción de una nueva terminal de carga en el mismo. Además, en virtud de que Reynosa constituye un popular punto de entrada a los Estados Unidos, muchos de los pasajeros de este aeropuerto son trabajadores que viajan a Reynosa con el objeto de buscar trabajo en los Estados Unidos. Por tanto, a pesar de que los pasajeros de este aeropuerto son predominantemente pasajeros nacionales, su volumen de tráfico de pasajeros y sus resultados de operación se ven afectados por las situaciones económicas tanto de México como de los Estados Unidos.

El Aeropuerto Internacional de Reynosa opera 12 horas diarias, de las 7:00 a.m. a las 7:00 p.m. Cuenta con una pista con longitud de 1,900 metros y capacidad de 18 flujos de tráfico aéreo por hora.

Este aeropuerto ocupa una superficie total de aproximadamente 418 hectáreas, y sus instalaciones incluyen una terminal con superficie de 1,212 metros cuadrados (de los cuales 135 metros cuadrados están destinados a áreas comerciales), una rampa de tres posiciones para vuelos comerciales una rampa de 12 posiciones para vuelos de aviación general, dos calles de rodaje, dos hangares privados, una sala de abordaje y un área de estacionamiento público con capacidad para 144 vehículos.

## Principales Clientes

### *Principales Clientes de los Servicios Aeronáuticos*

#### *Aerolíneas*

Al 31 de diciembre de 2005, los aeropuertos de la Compañía eran utilizados por más de 20 aerolíneas extranjeras (considerando a todas las aerolíneas de vuelos charter como un solo cliente, en virtud de que la Compañía las maneja a través de un mismo representante que para efectos prácticos es su verdadero cliente) y 10 aerolíneas nacionales. Aeroméxico y Aerolitoral operan el mayor número de vuelos con origen o destino en dichos aeropuertos, seguidas de Aviacsa, Mexicana y Click Mexicana. En 2005 los ingresos generados por Aeroméxico y sus filiales ascendieron a un total de \$353 millones, los ingresos generados por Mexicana y sus filiales ascendieron a \$145 millones, y los ingresos generados por Aviacsa y sus filiales ascendieron a \$136 millones, representando respectivamente el 33%, el 13% y el 13% de los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos prestados a las aerolíneas clientes de la Compañía durante dicho ejercicio. Estos ingresos provienen de el TUA, las tarifas de aterrizaje, las tarifas de estacionamiento en plataforma y los servicios aeroportuarios inmobiliarios.

Históricamente las empresas tradicionales tales como Aeroméxico y Mexicana han representado una importante mayoría del mercado nacional de las aerolíneas comerciales. Sin embargo, en los últimos años las aerolíneas extranjeras, las aerolíneas de descuento, las aerolíneas de bajo costo y otros nuevos participantes han representado un porcentaje cada vez mayor de dicho mercado. En mayo de 2006 los pasajeros de las aerolíneas de descuento y bajo costo tales como Avolar, Click Mexicana, Interjet y Volaris representaron aproximadamente el 15% del volumen de tráfico de pasajeros comerciales de la Compañía. En virtud de que históricamente el transporte aéreo únicamente ha sido costeable para el segmento de mayores ingresos de la población, dando como resultado un bajo nivel de viajes por avión, la Compañía considera que la incursión de las aerolíneas de descuento y bajo costo al mercado nacional de las aerolíneas comerciales tiene el potencial de incrementar en forma significativa el uso del transporte aéreo en el país.

Actualmente Aeroméxico es propiedad de Consorcio Aeroméxico. Aproximadamente el 10% de las acciones representativas del capital social de Consorcio Aeroméxico son propiedad del Gobierno, el 3.5% son propiedad de NAFIN, y el 50% son propiedad del Instituto para la Protección del Ahorro Bancario ("IPAB"). Consorcio Aeroméxico ha anunciado su intención de vender su participación accionaria en Aeroméxico y su filial Aerolitoral. Hasta hace poco Consorcio Aeroméxico (antes Cintra) también era propietario de Grupo Mexicana y sus filiales Mexicana y Click Mexicana (anteriormente denominada Aerocaribe), pero en diciembre de 2005 vendió su participación accionaria en las mismas a Grupo Posadas. Aeroméxico y Mexicana controlan respectivamente a Aerolitoral y Click Mexicana, que también utilizan los aeropuertos de la Compañía, y controlan en forma mancomunada a SEAT, el principal proveedor de servicios de manejo de equipaje y rampas en los aeropuertos de la Compañía. Para mayor información con respecto a Consorcio Aeroméxico y sus filiales, véase la sección "Operaciones con Personas Relacionadas".

En el pasado, Aeroméxico y Mexicana, en conjunto con Aeromar y Aerolitoral, se han rehusado a pagar ciertos aumentos en los precios de los servicios aeroportuarios prestados por la Compañía. En diciembre de 2001 la Compañía celebró con la CANAERO y la SCT un convenio de transacción en virtud del cual resolvió los conflictos existentes con sus principales aerolíneas clientes y estableció precios específicos para los servicios aeronáuticos prestados a las mismas. La CANAERO accedió a forzar a dichas aerolíneas a celebrar (a) contratos relacionados con las tarifas de los servicios aeronáuticos y (b) contratos de arrendamiento para los bienes utilizados por las mismas. A pesar de que el convenio con la CANAERO venció en diciembre de 2005, la Compañía continuó cobrando a las aerolíneas, las cuotas acordadas bajo dicho convenio hasta octubre 31 de 2006, fecha en la cual GACN celebró un nuevo convenio con CANAERO, el cual ofrece ciertos incentivos a las aerolíneas, incluyendo descuentos para que establezcan nuevas rutas y otras medidas que puedan incrementar el volumen de pasajeros en nuestros aeropuertos. Estos incentivos y descuentos podrían reducir nuestros ingresos por servicios aeronáuticos en el futuro. En abril de 2006 el Gobierno suspendió las operaciones de Aerocalifornia por

cuestiones de seguridad relacionadas con su flotilla. En 2005 los ingresos generados por Aerocalifornia representaron aproximadamente el 6.0% del total de los ingresos de la Compañía, principalmente en los aeropuertos internacionales de Culiacán, Durango y Torreón. Aerocalifornia reanudó sus operaciones de manera limitada en agosto de 2006. Cualquier suspensión similar que afecte a las aerolíneas clientes de la Compañía podría tener un efecto adverso sobre los resultados de operación de la misma.

La siguiente tabla muestra las principales aerolíneas clientes de la Compañía al 31 de diciembre de 2005.

<b>Aerolíneas</b>	<b>Porcentaje de los ingresos de la Compañía en 2005</b>
<b>Nacionales:</b>	
Aeroméxico .....	24.7%
Aviacsa .....	12.6%
Mexicana .....	13.4%
Aerolitoral .....	7.9%
Aerocalifornia <sup>(1)</sup> .....	7.1%
Líneas Aéreas Azteca .....	3.1%
Grupo Aero Monterrey .....	3.0%
Otras .....	3.6%
Total representado por las aerolíneas nacionales.....	<u>75.4%</u>
<b>Extranjeras:</b>	
Continental .....	6.6%
American Airlines .....	4.3%
Alaska Airlines.....	1.9%
America West.....	1.3%
Charters .....	7.7%
Otras .....	2.81%
Total representado por las aerolíneas extranjeras	<u>24.6%</u>
Total .....	<u>100.0%</u>

(1) No refleja la suspensión de las operaciones de Aerocalifornia durante el período comprendido de abril de 2006 a agosto de 2006, misma que reducirá el porcentaje de los ingresos de la Compañía generados por esta aerolínea para el ejercicio 2006.

#### *Clientes de los Servicios Complementarios*

Los principales clientes para los servicios complementarios prestados por la Compañía son Menzies Aviation y SEAT, los dos principales proveedores de servicios de manejo de equipaje, que en 2005 le generaron ingresos por \$9.3 millones por concepto de las cuotas de acceso pagadas por los mismos. A pesar de que SEAT es el principal proveedor de servicios complementarios en los aeropuertos de la Compañía, de conformidad con el convenio celebrado con la CANAERO según lo antes descrito, la Compañía únicamente percibe ingresos por un importe nominal de parte de SEAT.

Los principales clientes de la Compañía que proporcionan los servicios de cocina aérea de la Compañía son Comisariato Gotre, S.A. de C.V. y Aerococina, S.A. de C.V., que en 2005 le generaron ingresos por \$2.5 millones y \$0.7 millones, respectivamente, por concepto de las cuotas de acceso pagadas por los mismos.

#### *Principales Clientes de los Servicios No Aeronáuticos*

Al 31 de diciembre de 2005, la Compañía tenía celebrados aproximadamente 688 contratos con los proveedores de servicios en las áreas comerciales de sus aeropuertos, incluyendo los operadores de locales comerciales, los operadores de tiendas Duty Free, los proveedores de alimentos y bebidas, los proveedores de servicios financieros, las arrendadoras de autos, los proveedores de servicios de telecomunicaciones, los operadores de salones VIP, los proveedores de publicidad, las agencias de viajes, los desarrolladores de tiempo compartido y los proveedores de servicios de información turística.

En consecuencia, los ingresos derivados de los servicios comerciales no aeronáuticos de la Compañía provienen de un gran número de clientes y, por tanto, no dependen de un número reducido de clientes principales. En 2005 los principales clientes de los servicios comerciales de la Compañía fueron CIE, a través de su subsidiaria Publitop (publicidad), Aeroboutiques (tiendas Duty Free y tiendas sujetas a impuestos), Aerocomidas (alimentos y bebidas), Cenca (revistas), Telmex (telecomunicaciones), Aeroméxico, Aerolitoral, Mexicana y American Express Company (salones VIP).

## **Propiedades y Seguros**

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

Las oficinas principales de la Compañía están ubicadas dentro del inmueble ocupado por el Aeropuerto Internacional de Monterrey.

La Compañía cuenta con pólizas de seguro que amparan los principales activos de sus aeropuertos y el resto de sus bienes, dentro de los límites de cobertura acostumbrados, contra los daños ocasionados por los desastres naturales, accidentes, actos de terrorismo u otros acontecimientos similares. La Compañía también cuenta con pólizas de seguro de responsabilidad general, pero no cuenta con cobertura contra la interrupción de sus operaciones. Entre otras pólizas, la Compañía cuenta con una póliza de seguro por 50 millones de Dólares que ampara los daños sufridos por sus bienes como resultado de ciertos actos terroristas, y con una póliza por 500 millones de Dólares contra daños a terceros. La Compañía también cuenta con una póliza de seguro por 200 millones de Dólares contra los daños a sus activos e infraestructura en general.

## **Competencia**

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

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

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

Actualmente ASA opera 19 pequeños aeropuertos en la región centro-norte del país. ASA estima que sus aeropuertos representan en conjunto menos del 27.3% del volumen total de tráfico de pasajeros de dichas regiones.

En el futuro la Compañía también podría enfrentarse a competencia de parte del Aeropuerto del Norte, un aeropuerto ubicado cerca de Monterrey que está operado por un tercero al amparo de una concesión. Históricamente el Aeropuerto del Norte sólo se ha utilizado para vuelos de aviación general. Recientemente el estado de Nuevo León ha discutido con la SCT la posibilidad de modificar la concesión para el Aeropuerto del Norte a fin de que el mismo pueda ser utilizado por vuelos comerciales. Con base en una evaluación practicada recientemente por el gobierno, la Compañía tiene entendido que la configuración actual del Aeropuerto del Norte no le permite atender vuelos comerciales. A la fecha la SCT no ha modificado la concesión para el Aeropuerto del Norte. Sin embargo, no existe garantía de que la SCT no aprobará dicha modificación, o de que en el futuro el Aeropuerto del Norte no podrá atender vuelos comerciales.

Además, el Gobierno podría otorgar concesiones adicionales para operar los aeropuertos que actualmente se encuentran bajo su administración, o autorizar la construcción de nuevos aeropuertos, mismos que competirían directamente con los de la Compañía. Cualquier competencia de parte de dichos aeropuertos podría tener un efecto adverso significativo sobre las operaciones y los resultados de operación de la Compañía.

## Empleados

Al 30 de junio de 2006 la Compañía tenía aproximadamente 933 empleados. El número total de empleados de la Compañía disminuyó en un 0.3% en 2003, y se incrementó 0.1% en 2004 y en un 1.0% en 2005 debido principalmente a la contratación de nuevo personal para las terminales de carga y nuevo personal de seguridad. Al 30 de junio de 2006 aproximadamente el 60% de los empleados de la Compañía eran trabajadores sindicalizados.

La siguiente tabla muestra el número total de empleados de la Compañía al cierre de los períodos indicados, desglosado por área de actividad y aeropuerto:

<b>Empleados</b>				
	<b>Años que terminaron el 31 de diciembre</b>			<b>Al 30 de junio</b>
	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Actividad:</b>				
Operaciones aeroportuarias	447	466	493	490
Mantenimiento	145	142	145	150
Administración <sup>(1)</sup>	305	283	292	293
<b>Aeropuerto:</b>				
Acapulco	89	88	94	93
Ciudad Juárez	46	47	48	52
Culiacán	52	50	51	52
Chihuahua	55	53	61	61
Durango	33	33	41	41
Mazatlán	67	69	69	69
Monterrey	168	173	174	173
Reynosa	28	27	29	28
San Luis Potosí	41	39	39	39
Tampico	53	50	58	59
Torreón	41	47	46	47
Zacatecas	44	40	40	40
Zihuatanejo	47	45	47	46
Servicios Aeroportuarios del Centro Norte, S.A. de C.V.	133	130	133	133
Total <sup>(1)</sup>	<u>897</u>	<u>891</u>	<u>930</u>	<u>933</u>

(1) Al 31 de diciembre de 2003, 2004 y 2005 y al 30 de junio de 2006, incluía respectivamente 133, 130, 133 y 133 trabajadores empleados por Servicios Aeroportuarios del Centro Norte, S.A. de C.V., la subsidiaria de servicios administrativos de la Compañía.

Todos los trabajadores sindicalizados de la Compañía pertenecen a sindicatos afiliados al Sindicato Nacional de Trabajadores de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, fundado en 1998, cuyos miembros incluyen a los trabajadores de ASA y los tres otros grupos aeroportuarios del país (el Grupo Sureste, el Grupo Ciudad de México y el Grupo Pacífico). Las relaciones de la Compañía con sus trabajadores están regidas por 13 contratos colectivos de trabajo celebrados con las sus subsidiarias concesionarias que operan cada uno de sus aeropuertos, y se negocian con el sindicato local correspondiente. Los salarios se renegocian anualmente y el resto de los términos y condiciones se renegocian cada dos años. La próxima revisión de salarios bajo dichos contratos tendrá lugar en octubre de 2006. La Compañía considera que sus relaciones con sus empleados son buenas, y que los salarios pagados a los mismos son similares a los de los trabajadores de otras empresas aeroportuarias del país.

La Compañía cuenta con un plan de ahorro en el que pueden participar todos sus empleados. De conformidad con dicho plan, los empleados aportan quincenalmente a sus cuentas un importe equivalente a hasta el 13% de sus salarios brutos, y la Compañía aporta quincenalmente a dichas cuentas un importe igual al aportado por cada empleado. Los empleados tienen derecho de efectuar retiros de sus cuentas en forma anual. En 2004 y 2005 la Compañía aportó a las cuentas de sus trabajadores un total de \$17.3 millones y \$18.6 millones, respectivamente.

Los fondos afectos al plan de ahorro pueden utilizarse para otorgar préstamos a los empleados, y son depositados en un fideicomiso que administra los mismos.

## **Procedimientos Legales**

### *General*

Dentro del curso normal de sus operaciones, la Compañía se ve involucrada periódicamente en ciertos procedimientos legales. Además, actualmente ASA está involucrada en varios procedimientos legales relacionados con los aeropuertos de la Compañía, pero la Compañía prevé que ninguno de dichos procedimientos tendrá un efecto adverso significativo sobre sus operaciones.

### *Conflicto Relacionado con la Propiedad de Ciertos Terrenos Integrantes del Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez*

En 1991 algunas personas que dicen ser propietarios de una porción de los terrenos donde se ubica el Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez, presentaron en contra del mismo, de ASA y de la Compañía una demanda de reivindicación alegando que dichos terrenos se transmitieron incorrectamente al Gobierno. Recientemente, como alternativa ante la imposibilidad de reivindicar dichos terrenos en virtud de que los mismos conforman un aeropuerto, los demandantes exigieron el pago de daños por aproximadamente 120 millones de Dólares. El 18 de mayo de 2005 un tribunal de segunda instancia ordenó a la Compañía devolver dicho terreno. Sin embargo, la ejecución de la sentencia se suspendió temporalmente debido a que Aeropuerto de Ciudad Juárez interpuso un juicio de amparo, en el que se solicitó llamar a juicio al Gobierno. El 25 de agosto de 2006 un tribunal de segunda instancia determinó que de acuerdo con la concesión y la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las acciones en nuestra contra no procedían. El Tribunal de Segunda Instancia tiene que determinar aún, el sentido de la sentencia definitiva con base en esta protección constitucional. Hasta en tanto no se dicte sentencia definitiva, el Tribunal de Segunda Instancia ha suspendido cualquier acto en ejecución de la sentencia del 18 de mayo de 2005. En el supuesto de que la sentencia del 18 de mayo de 2005 finalmente se ratifique y el Gobierno no ejerza sus facultades de dominio eminente para retomar la posesión de los terrenos a fin de que la Compañía pueda continuar utilizándolos, situación que en opinión de la Compañía está prevista en sus concesiones, la concesión de la Compañía para operar el Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez se daría por terminada. En 2005 y los primeros seis meses de 2006 el Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez representó respectivamente el 5.2% y el 4.9% del total de los ingresos de la Compañía. Aun cuando la Compañía considera y la SCT le ha indicado a la misma que, de conformidad con los términos de sus concesiones, la terminación de la concesión para operar el aeropuerto de Ciudad Juárez no afectaría la validez de sus demás concesiones, y que el Gobierno estaría obligado a indemnizarla por cualesquiera daños pecuniarios o de otro tipo derivados de la terminación de dicha concesión o de la emisión de una sentencia definitiva en favor de los demandantes, no existe garantía de que la Compañía realmente recibiría dicha indemnización.

### *Demandas de Pago de Impuesto Predial por Parte de Ciertos Municipios*

Los municipios de Chihuahua, Ciudad Juárez, Reynosa, Tampico y Zihuatanejo han iniciado ciertos procedimientos administrativos de ejecución en contra de la Compañía por créditos fiscales por concepto de impuestos prediales sobre los inmuebles donde se ubican los aeropuertos de dichas ciudades, y cabe la posibilidad de que en el futuro otros municipios inicien procedimientos similares. En el caso de los aeropuertos de Chihuahua y Ciudad Juárez, los créditos fiscales se declararon nulos pero la Compañía prevé que dichos municipios presentarán una nueva demanda. El importe total de los impuestos prediales reclamados por los municipios de Reynosa, Tampico y Zihuatanejo asciende respectivamente a \$0.3 millones, \$0.5 millones y \$10.2 millones, aunque cualquiera de dichas cantidades podría aumentar si los juicios correspondientes no se resuelven a favor de la Compañía.

El 27 de junio de 2006 el municipio de Zihuatanejo emitió una resolución de determinación de un crédito fiscal por \$4.3 millones y una multa por \$4.3 millones por concepto de impuestos prediales correspondientes al período comprendido de 1996 a 2000. Con base en dicha resolución, el municipio embargó dos cuentas bancarias pertenecientes al Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo y embargó las rentas pagadas por 4 (cuatro) inquilinos de los locales comerciales ubicados en el mismo. Al momento de embargo dichas cuentas bancarias no contenían fondos. El importe mensual de las rentas embargadas asciende a aproximadamente \$88,442. La Compañía ha interpuesto demandas para obtener (i) la declaración de nulidad de la multa por cuestiones tanto procesales como de fondo, (ii) la suspensión del embargo hasta en tanto se resuelvan los recursos interpuestos y se dicte sentencia definitiva con respecto a la demanda de inconstitucionalidad del crédito fiscal interpuesta por la Compañía, y (iii) la devolución de las cantidades pagadas al municipio por los inquilinos del Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo como resultado de la orden de embargo. La Compañía prevé que el municipio emitirá nuevos requerimientos de cobro por los créditos fiscales adicionales con respecto al período comprendido desde el año 2000 hasta esta fecha.

La Compañía considera que los pasivos relacionados con estas demandas y procedimientos no tendrán, ya sea individualmente o en conjunto, un efecto adverso significativo sobre su situación financiera o sus resultados de operación consolidados, ya que considera que en el supuesto de que algún tribunal declare exigibles dichos impuestos en respuesta a cualquier procedimiento futuro, el propietario del inmueble es el único responsable de dichos impuestos y sus concesiones no la obligan a pagarlos. Sin embargo, el Gobierno no ha reconocido obligación alguna con respecto al pago de dichos impuestos, y las reformas constitucionales y al resto de la legislación aplicable podrían obligar a la Compañía a pagar impuestos prediales a los municipios en el futuro. La Compañía no puede predecir el importe de cualesquiera obligaciones futuras por dicho concepto, ni los criterios que se utilizarían para calcularlos. En el supuesto de dichas reformas y de que las cantidades exigibles resulten significativas, las mismas podrían tener un efecto adverso significativo sobre la situación financiera o los resultados de operación de la Compañía.

Otras empresas aeroportuarias que han impugnado las determinaciones de impuestos prediales similares se han visto obligadas a prestar fianzas de responsabilidad para garantizar sus obligaciones en caso de que los procedimientos respectivos se resuelvan en su contra. En el supuesto de que la Compañía se vea obligada a prestar fianzas de responsabilidad similares en el futuro, los términos de dichas fianzas podrían limitar su capacidad para pagar dividendos o limitar su flexibilidad.

### *Reubicación de un Ocupante del Aeropuerto Internacional de Monterrey*

Como parte del proyecto de ampliación y modernización del área de carga del Aeropuerto Internacional de Monterrey, la Compañía celebró con la mayoría de los clientes de sus operaciones de carga y las autoridades aduanales ciertos convenios en virtud de los cuales éstos aceptaron reubicar sus actividades a las nuevas instalaciones. Braniff Air Freight and Company, S.A. de C.V. ("Braniff"), una empresa de carga que ocupa una porción del área originalmente destinada a las operaciones de aduana, interpuso una demanda impugnando la validez del convenio de reubicación celebrado entre la Compañía y las autoridades aduanales. A pesar de que la demanda de Braniff se ha declarado improcedente en dos ocasiones, la misma se ha rehusado a desocupar su espacio. La Compañía interpuso una demanda en

contra de las autoridades aduanales, Servicio de Administración Tributario (“SAT”), exigiendo el cumplimiento forzoso del convenio de reubicación, solicitando expresamente que el SAT realizara los actos necesarios para que Braniff reubicara sus actividades en las nuevas instalaciones, y recientemente un tribunal dictó sentencia a favor de la Compañía. Adicionalmente, la Compañía interpuso una apelación en contra de dicha sentencia para obtener el pago de los daños y perjuicios ocasionados por la ocupación de este espacio por parte del Braniff, la cual se encuentra pendiente de resolución. A pesar de que el SAT no apeló la sentencia inicial a favor de la Compañía, ésta prevé que Braniff se opondrá a la ejecución de dicha sentencia. En el supuesto de que este conflicto no se resuelva en forma definitiva a favor del Aeropuerto Internacional de Monterrey, la ocupación de este espacio por parte de Braniff podría impedir la ampliación y modernización de su área de carga y los planes de construcción de nuevas terminales para vuelos comerciales en este aeropuerto.

## **Cuestiones Ambientales**

### *Legislación Aplicable*

Las actividades de la Compañía están sujetas a las leyes y reglamentos federales, estatales y municipales en materia de la protección al ambiente. Los principales ordenamientos federales aplicables a las actividades de la Compañía son (i) la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (la “Ley Ambiental”) y su reglamento, cuya aplicación compete a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (“SEMARNAT”) y la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (“PROFEPA”), (ii) la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de Residuos (la “Ley de Residuos”), cuya aplicación también compete a la SEMARNAT y la PROFEPA, y (iii) la Ley de Aguas Nacionales y su reglamento, cuya aplicación compete a la Comisión Nacional del Agua, un órgano desconcentrado de la SEMARNAT.

Además, existen varios otros reglamentos promulgados al amparo de la Ley Ambiental que regulan cuestiones tales como la contaminación del aire, el impacto ambiental, el control del ruido, los residuos peligrosos, las auditorías ambientales y las áreas naturales protegidas. La Ley Ambiental también regula, entre otras cosas, las vibraciones, la energía térmica, la contaminación del suelo y la contaminación visual, aunque el gobierno aún no ha expedido reglamentos específicos sobre la mayoría de estas cuestiones. La Ley Ambiental y la Ley de Residuos también establecen que las empresas que contaminen el suelo son responsables de su saneamiento. Además, de conformidad con la Ley de Residuos, promulgada en enero de 2004, los propietarios y/o poseedores de inmuebles con suelos contaminados son responsables solidarios del saneamiento de los mismos independientemente de los recursos o acciones que puedan tener en contra de quien los contaminó, y de las sanciones penales o administrativas aplicables al contaminador. También existen restricciones para la transmisión de inmuebles contaminados. La Ley de Residuos también regula la generación, el manejo y la disposición de residuos peligrosos. El gobierno se encuentra en proceso de redactar un reglamento de la Ley de Residuos, y la Compañía prevé que dicho reglamento se promulgará en un futuro próximo.

De conformidad con la Ley de Aguas Nacionales, las empresas que descargan aguas residuales a los mantos acuíferos nacionales deben cumplir, entre otras cosas, con los niveles máximos permisibles de contaminación a fin de preservar la calidad del agua, y deben presentar ante las autoridades reportes periódicos con respecto a dicha calidad. La contaminación de los mantos acuíferos subterráneos o superficiales se encuentra sujeta a sanciones. De conformidad con las concesiones de la Compañía y la Ley de Aguas Nacionales, el uso de los mantos acuíferos subterráneos se encuentra sujeto a restricciones.

Además de lo anterior, las Normas Oficiales Mexicanas (“NOMs”), que son estándares técnicos emitidos por las autoridades competentes al amparo de la Ley General de Metrología y Normalización y otras leyes, incluyendo las leyes en materia ambiental antes descritas, establecen los estándares aplicables a las emisiones atmosféricas, la descarga de aguas residuales, la generación, el manejo y la disposición de residuos peligrosos, y el control del ruido, entre otras cuestiones. A pesar de que existe una NOM relativa a la contaminación del suelo por hidrocarburos, actualmente el Gobierno se encuentra en proceso de redactar NOMs de carácter general con respecto a la contaminación del suelo y el manejo de residuos, mismas que podrían promulgarse en un futuro próximo. Aun cuando los criterios

administrativos emitidos por la PROFECO en materia de la contaminación del suelo no son de observancia obligatoria, son de uso difundido en los casos que involucran la remediación, restauración o saneamiento del suelo.

La PROFEPA está facultada para iniciar procedimientos administrativos, civiles y penales en contra de las empresas que violen la legislación ambiental, para clausurar las instalaciones que no cumplan con dicha legislación, y para imponer una amplia gama de sanciones. Las empresas están obligadas a obtener autorizaciones, licencias, concesiones o permisos de parte de las autoridades para la realización de cualquier actividad que pueda afectar al medio ambiente o pueda representar una fuente de contaminación. Las empresas también están obligadas a cumplir con diversas obligaciones de presentación de información, incluyendo, entre otras, la obligación de presentar ante la PROFEPA y la Comisión Nacional del Agua, según sea el caso, reportes periódicos en cuanto a su cumplimiento con las distintas leyes ambientales.

En forma previa a la apertura del sistema aeroportuario nacional a la inversión privada, la PROFEPA exigió que se practicaran auditorías ambientales en cada uno de los aeropuertos de la Compañía. Con base en los resultados de dichas auditorías, la PROFEPA recomendó una serie de mejoras y medidas correctivas para cada uno de dichos aeropuertos. Como parte de la toma de control de la administración de sus aeropuertos de manos de la operadora anterior, el 1 de enero de 1999 y el 12 de julio de 2000 la Compañía celebró con la PROFEPA ciertos convenios de cumplimiento ambiental en virtud de los cuales se obligó a cumplir con un programa de medidas y a implementar dichas medidas de acuerdo a un calendario.

La PROFEPA ha confirmado que la Compañía ha cumplido con todas las obligaciones resultantes de las auditorías ambientales antes descritas, y ha expedido certificados de cumplimiento ambiental a favor de todos los aeropuertos de la Compañía, acreditando que los mismos cumplen con todas las leyes, reglamentos y NOMs aplicables. Dichos certificados deben renovarse anualmente. Además, seis de los aeropuertos de la Compañía, incluyendo el Aeropuerto Internacional de Culiacán, Acapulco, Chihuahua, Monterrey y Zihuatanejo, han obtenido la certificación de servicio y calidad ISO 9000, y la Compañía prevé que los siete restantes aeropuertos obtendrán dicha certificación en noviembre de 2006.

#### *Sanciones Aplicables al Incumplimiento de la Legislación Ambiental*

En términos generales, las obligaciones y responsabilidades en materia ambiental de la Compañía están descritas en la sección que antecede. De conformidad con las concesiones de la Compañía, el Gobierno está obligado a indemnizar a la Compañía por las responsabilidades derivadas de cualquier violación a la legislación ambiental ocurrida antes del 1 de noviembre de 1998, o de cualquier incumplimiento de ASA a los convenios celebrados por la misma con las autoridades ambientales ocurrido antes de dicha fecha. Aun cuando no existe garantía de ello, la Compañía considera que tiene derecho a ser indemnizada por cualquier responsabilidad derivada de los actos que su antecesora estaba obligada a realizar o abstenerse de realizar conforme a la legislación ambiental y los contratos celebrados por la misma con las autoridades ambientales. Para mayor información con respecto a estas obligaciones, ver la Nota 13 a los estados financieros auditados de la Compañía.

El nivel de regulación ambiental en México se ha incrementado en los últimos años, y la aplicación de la legislación ambiental se ha vuelto mucho más estricta. La Compañía prevé que esta tendencia continuará en el futuro, y que el Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte celebrado entre Canadá, los Estados Unidos y México dentro del contexto del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, así como la celebración de otros tratados internacionales en materia ambiental, darán lugar a la promulgación de reglamentos adicionales. La Compañía considera que el cumplimiento de la legislación federal, estatal y municipal vigente en materia ambiental, no tendrá un efecto adverso significativo sobre su situación financiera o sus resultados de operación. Sin embargo, no existe garantía de que la legislación ambiental o su aplicación no cambiarán de manera que pudiera afectar en forma adversa y significativa sus actividades, resultados de operación, proyectos o situación financiera.

## *Inversiones Relacionadas con el Cumplimiento de la Legislación Ambiental*

Desde la primera etapa de su privatización la Compañía ha realizado un esfuerzo considerable para cumplir con la legislación ambiental, y en 2003, 2004 y 2005 invirtió un total de \$2.4 millones, \$1.1 millones y \$3.3 millones, respectivamente, en actividades relacionadas con el cumplimiento de la misma. En 2006 la Compañía tiene planeado invertir aproximadamente \$11.7 millones en actividades relacionadas con el cumplimiento de la legislación ambiental. Sin embargo, no existe garantía de que en el futuro la Compañía no se verá obligada a efectuar inversiones significativas para cumplir con dicha legislación, ya sea como resultado de violaciones a la misma, de reformas al régimen legal vigente o de una aplicación más estricta del mismo.

### **Estructura Corporativa**

#### Datos Generales

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

Ubicación de sus Oficinas: Carretera Miguel Alemán, Aeropuerto Internacional de Monterrey, Zona de Carga, C.P. 66600, Apodaca, Nuevo León, México.

Otros Datos: Teléfono (52) 81 8625-4300 y facsímile: (52) 81 8625-4311

Historia Corporativa: Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. es una sociedad anónima de capital variable, constituida mediante escritura número 44,355 de fecha 28 de mayo de 1998, otorgada ante la fe del Lic. Emiliano Zubiria Maqueo, Notario Público Número 25 del Distrito Federal, e inscrita en el Registro Público de Comercio del Distrito Federal bajo el folio mercantil número 238,749 el 25 de junio de 1998, bajo la denominación de "Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V.".

#### *Subsidiarias*

La Compañía realiza sus actividades a través de 14 subsidiarias, una sociedad por cada uno de los 14 aeropuertos que opera y una empresa de servicios que le presta servicios de administración a la Compañía.

La siguiente tabla muestra las subsidiarias de la Compañía al 30 de junio de 2006:

<b>Denominación</b>	<b>Porcentaje de Participación</b>	<b>Descripción</b>
Aeropuerto de Acapulco, S.A. de C.V.	100	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Acapulco
Aeropuerto de Ciudad Juárez, S.A. de C.V.	100	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez
Aeropuerto de Culiacán, S.A. de C.V.	100	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Culiacán
Aeropuerto de Chihuahua, S.A. de C.V.	100	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Chihuahua
Aeropuerto de Durango, S.A. de C.V.	100	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Durango
Aeropuerto de Mazatlán, S.A. de C.V.	100	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Mazatlán
Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V.	100	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Monterrey
Aeropuerto de Reynosa, S.A. de C.V.	100	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Reynosa
Aeropuerto de San Luis Potosí, S.A. de C.V.	100	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí
Aeropuerto de Tampico, S.A. de C.V.	100	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Tampico
Aeropuerto de Torreón, S.A. de C.V.	100	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Torreón
Aeropuerto de Zacatecas, S.A. de C.V.	100	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Zacatecas
Aeropuerto de Zihuatanejo, S.A. de C.V.	100	Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Zihuatanejo
Servicios Aeroportuarios del Centro Norte, S.A. de C.V.	100	Prestadora de servicios administrativos y otros servicios a todos los aeropuertos de GACN.

## **Propiedad Industrial**

La Compañía actualmente es titular de 6 (seis) marcas registradas ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial, que corresponden a los nombres y diseños de GACN bajo las denominaciones OMA, OMAcarga, OMAplaza, OMAviajero, OMAteguía y OMAaeropuertos. Estas son las únicas denominaciones registradas pero cada una de ellas se encuentra registrada en diferentes clases. Las clases donde se han registrado las marcas son la 35, 36, 38 y 39 que corresponden a servicios relacionados con el funcionamiento de Aeropuertos, específicamente con transporte, prestación de servicios, embalaje y almacenaje de mercancías y organización de viajes. La vigencia de dichas marcas será hasta el 27 de febrero de 2012, fecha en la cual la Compañía podrá renovarlas de conformidad a las disposiciones legales aplicables. Hasta donde tiene conocimiento la Compañía, no existen disputas respecto de la titularidad de sus marcas.

La Compañía no cuenta con patentes para la realización de sus actividades.

## RÉGIMEN LEGAL

### Legislación Aplicable

Las principales leyes, reglamentos e instrumentos que rigen las actividades la Compañía y las operaciones de sus aeropuertos son:

- la Ley de Aeropuertos, promulgada el 22 de diciembre de 1995;
- el Reglamento de la Ley de Aeropuertos, promulgado el 17 de febrero de 2000;
- la Ley de Vías Generales de Comunicación, promulgada el 19 de febrero de 1940;
- la Ley de Aviación Civil, promulgada el 12 de mayo de 1995;
- la Ley Federal de Derechos, que se reforma cada año;
- la Ley General de Bienes Nacionales, promulgada el 20 de mayo de 2004, y
- las concesiones que otorgan a las subsidiarias de la Compañía el derecho de operar sus 13 aeropuertos durante un plazo de 50 años contados a partir del 1 de noviembre de 1998.

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

De conformidad con la Ley de Aeropuertos, se requiere concesión otorgada por la SCT para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeropuertos. En términos generales las concesiones se otorgan a través de un proceso de licitación pública, con excepción de (i) las concesiones otorgadas a entidades pertenecientes a la administración pública federal o a empresas privadas cuyo principal accionista sea un estado o municipio, (ii) las concesiones otorgadas a operadores de aeropuertos privados (que son los aeropuertos que han estado operados por particulares durante cuando menos cinco años) que deseen convertir sus aeropuertos a aeropuertos de servicio público, y (iii) las concesiones complementarias otorgadas a concesionarios ya existentes. Las concesiones complementarias únicamente pueden otorgarse en ciertos casos limitados, incluyendo cuando un concesionario existente demuestre, entre otras cosas, que el otorgamiento de la concesión complementaria es necesario para satisfacer la demanda de parte de los pasajeros. El 29 de junio de 1998 la SCT otorgó a las subsidiarias de la Compañía 13 concesiones para administrar, operar y explotar los 13 principales aeropuertos de la región centro-norte del país. En virtud de que a la fecha de otorgamiento de dichas concesiones las subsidiarias de la Compañía estaban consideradas como pertenecientes a la administración pública federal, dichas concesiones se otorgaron sin necesidad llevar a cabo una licitación pública. Sin embargo, el proceso de venta del 14.7% de las acciones Serie BB representativas del capital social de la Compañía a su accionista estratégico como parte de su proceso de privatización, se llevó a cabo mediante un proceso de licitación. Todas las concesiones de la Compañía se modificaron el 12 de septiembre de 2000 con el objeto de incluir en las mismas las tarifas máximas de cada aeropuerto y algunos otros términos.

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

La Ley General de Bienes Nacionales establece el régimen aplicable a las concesiones sobre bienes inmuebles pertenecientes al dominio público, incluyendo los aeropuertos operados por la Compañía. La Ley General de Bienes Nacionales establece nuevos supuestos de revocación de las concesiones por falta de pago de los impuestos aplicables, pero no estipula qué impuestos deben pagarse ni si los concesionarios están obligados a pagar ciertos impuestos a los municipios.

Hasta donde la Compañía tiene conocimiento a la fecha de este prospecto, la constitucionalidad de la Ley de Bienes no ha sido impugnada judicialmente. En el supuesto de que dicha constitucionalidad sea impugnada en el futuro, los tribunales competentes podrían declarar nulo el impuesto o determinar un importe distinto.

### **Facultades de la SCT**

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

- planear, formular y conducir 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 del 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 programas maestros de desarrollo preparados por cada concesionario cada cinco años;
- determinar las tarifas máximas para cada aeropuerto;
- aprobar cualquier contrato celebrado entre un concesionario y un tercero para la prestación de servicios complementarios o aeroportuarios en su aeropuerto, y
- las demás previstas en la Ley de Aeropuertos.

Además, de conformidad con la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Aeropuertos y la Ley de Aviación Civil, la SCT está obligada a proporcionar servicios de control del tráfico aéreo, asistencia en radiofrecuencias y comunicaciones aeronáuticas en los aeropuertos del país. La SCT presta estos servicios a través de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano ("SENEAM"), un órgano desconcentrado de la misma que es la autoridad responsable del control del tráfico aéreo. SENEAM presta servicios de control de tráfico aéreo en los aeropuertos del país desde 1978.

### **Derechos de Uso de Bienes Concesionados**

De conformidad con la Ley Federal de Derechos, cada una de las subsidiarias concesionarias de la Compañía está obligada a pagar al Gobierno ciertos derechos con base en los ingresos brutos percibidos anualmente por la misma por el uso de los bienes concesionados al amparo de sus concesiones. Actualmente estos derechos ascienden al 5% de los ingresos anuales brutos percibidos por cada concesionaria por el uso de dichos bienes, y pueden variar anualmente de conformidad con las reformas a la Ley Federal de Derechos aprobadas por el congreso. Las concesiones de la Compañía establecen que en el supuesto de que dichos derechos se incrementen, la misma tendrá derecho de solicitar a la SCT un aumento en sus tarifas máximas.

### **Bienes y Servicios Amparados por las Concesiones**

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

Las concesiones de que son titulares las subsidiarias de la Compañía autorizan a la concesionaria respectiva a (i) administrar, operar y explotar las instalaciones de su aeropuerto y llevar a cabo las construcciones necesarias para prestar los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales previstos en la Ley de Aeropuertos y su reglamento, y (ii) usar, administrar, explotar y aprovechar los bienes que conforman el aeropuerto concesionado (que consisten en los inmuebles de dicho aeropuerto y sus mejoras, pero excluyen los bienes relacionados con el suministro y almacenamiento de combustible). Estos activos constituyen bienes del dominio público propiedad del Gobierno y se encuentran sujetos a la Ley General de Bienes Nacionales. Al término de la concesión, dichos bienes y sus mejoras se revierten automáticamente al Gobierno.

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

Recientemente la OACI emitió ciertos lineamientos de seguridad en virtud de los cuales, a partir de enero de 2006, el equipaje documentado en todos los vuelos comerciales internacionales, y a partir de julio de 2006 el equipaje documentado en todos los vuelos comerciales nacionales, debe someterse a un exhaustivo proceso de revisión para la detección de explosivos. A pesar de que el gobierno aún no ha promulgado una ley que haga obligatorio este proceso de revisión del equipaje, la Compañía prevé que

en un futuro próximo la ley exigirá que las aerolíneas cumplan con el mismo. Actualmente la Compañía está negociando con las principales aerolíneas que utilizan sus aeropuertos, ciertos contratos de prestación de servicios en virtud de los cuales la Compañía se obligaría a adquirir, instalar y operar nuevos equipos electromagnéticos y a implementar otros procedimientos de revisión con el objeto de facilitar que dichas aerolíneas cumplan con los nuevos lineamientos de revisión del equipaje. De conformidad con estos contratos las aerolíneas están obligadas a indemnizar a la Compañía por cualesquiera demandas o reclamaciones derivadas de la compra, instalación u operación del equipo de revisión de equipaje, con excepción de las demandas o reclamaciones derivadas de la negligencia o mala fe del personal de la Compañía. En el supuesto de que el nuevo equipo de revisión detecte la posible presencia de artículos prohibidos en el equipaje de un pasajero, el nuevo procedimiento exige que dicho equipaje se revise a mano aun cuando su propietario no se encuentre presente. La posibilidad de llevar a cabo revisiones manuales de conformidad con el nuevo procedimiento de revisión plantea ciertas cuestiones relacionadas con la constitucionalidad de las revisiones manuales en general, y de las revisiones fuera de la presencia del propietario en particular. A pesar de que la ley responsabiliza a las aerolíneas por los errores en la revisión del equipaje, la adquisición, instalación y operación del nuevo equipo por parte de la Compañía podría incrementar el riesgo de que la misma se vea responsabilizada como resultado de su participación en el proceso de revisión. En tanto los nuevos equipos de revisión entran en funcionamiento, que la Compañía prevé será durante el primer semestre de 2007, el equipaje documentado seguirá revisándose a mano para cumplir con los nuevos lineamientos.

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

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

### **Obligaciones Generales de los Concesionarios**

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

Cada concesionario y los terceros que presten servicios en su aeropuerto están obligados a mantener cobertura de seguros contra los riesgos y por los montos que se determinen para cada tipo de riesgo en dicho aeropuerto, incluyendo los daños a la persona o bienes de terceros. A esta fecha la SCT no ha determinado los montos específicos de cobertura. La Compañía no puede garantizar que no se verá obligada a contratar seguros adicionales una vez que se establezcan dichos montos.

La Compañía y sus subsidiarias concesionarias son responsables solidarias ante la SCT del cumplimiento de todas las obligaciones previstas en sus concesiones. Cada subsidiaria concesionaria es responsable del cumplimiento de las obligaciones previstas en su concesión y su programa maestro de desarrollo, incluyendo las obligaciones derivadas de los contratos que celebre con terceros, y de los daños a los bienes del dominio público utilizados por la misma y los daños a los usuarios de su aeropuerto. En caso de incumplimiento con los términos de una concesión, la SCT tendrá derecho de revocar las concesiones del resto de las subsidiarias de la Compañía.

Prácticamente todos los contratos celebrados por ASA con respecto a los aeropuertos de la Compañía antes de que ésta obtuviese sus concesiones, fueron cedidos a las concesionarias respectivas. Como parte de dicha cesión, cada una de las subsidiarias concesionarias de la Compañía se obligó a indemnizar a ASA por cualquier pérdida sufrida por la misma como resultado del incumplimiento de las obligaciones de una concesionaria bajo cualquiera de los contratos cedidos a la misma.

### **Clasificación de los Servicios Prestados en los Aeropuertos**

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

- ***Servicios Aeroportuarios.*** Los servicios aeroportuarios únicamente pueden ser prestados por el concesionario o un tercero que haya celebrado un contrato de prestación de servicios con el concesionario. Estos servicios incluyen los siguientes:
  - el uso de las pistas, calles de rodaje y plataformas para aterrizaje, estacionamiento y despegue de aeronaves;
  - el uso de hangares, abordadores, autobuses e instalaciones para el estacionamiento de automóviles;
  - los servicios de seguridad, rescate, extinción de incendios, control de tráfico en tierra, iluminación y ayuda visual;
  - el uso general del espacio de la terminal y demás infraestructura por las aeronaves, los pasajeros y la carga, y
  - el control del acceso al aeropuerto por terceros que presten servicios complementarios (según la definición contenida en la Ley de Aeropuertos) y de transporte terrestre (tales como los taxis).
- ***Servicios Complementarios.*** Los servicios complementarios pueden ser prestados por una aerolínea, por el concesionario, o por un tercero bajo contrato celebrado con alguno de los dos primeros. Estos servicios incluyen los servicios de rampa y manejo de equipaje, documentación de pasajeros, seguridad para aeronaves, venta de alimentos y bebidas a las aerolíneas, limpieza, mantenimiento, reparación, suministro de combustible y otras actividades relacionadas que proporcionan servicio a los concesionarios o permisionarios servicio de transporte aéreo.
- ***Servicios Comerciales.*** Los servicios comerciales consisten en servicios que no se consideran esenciales para la operación de un aeropuerto o aeronave, e incluyen, entre otros, el arrendamiento de espacio a comerciantes, restaurantes y bancos, y la publicidad.

Los terceros que presten servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales, deben hacerlo de conformidad con un contrato por escrito con el concesionario. La Compañía no tiene celebrado ningún contrato para la prestación de servicios aeroportuarios por terceros en virtud de que la misma presta directamente dichos servicios. Todos los contratos relacionados con la prestación de servicios complementarios en un aeropuerto deben ser aprobados por la SCT. La Ley de Aeropuertos establece que el concesionario y los terceros son responsables solidarios de que los servicios prestados por estos últimos cumplan con los términos de la concesión correspondiente. Todos los terceros proveedores de servicios deben ser sociedades de nacionalidad mexicana.

Los servicios aeroportuarios y complementarios deben prestarse a todos los usuarios de manera uniforme y regular, sin discriminación en cuanto a calidad, oportunidad o precio. Los concesionarios están obligados a prestar los servicios aeroportuarios y asegurarse de que los servicios complementarios se presten otorgando prioridad a las aeronaves militares, aeronaves de auxilio en casos de desastre y

aeronaves en condiciones de emergencia. Los servicios aeroportuarios y complementarios deben prestarse sin costo alguno a las aeronaves militares y las aeronaves que realicen actividades relacionadas con la seguridad nacional. Los concesionarios no prestan servicios complementarios en virtud de que dichos servicios son prestados por terceros.

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

Los concesionarios también están obligados a permitir el desarrollo de un mercado competitivo para los servicios complementarios. Los concesionarios únicamente pueden limitar el número de proveedores de servicios complementarios en sus aeropuertos por consideraciones de espacio, eficiencia y seguridad. En caso de que el número de proveedores de servicios complementarios deba estar limitado debido a estas consideraciones, los contratos para la prestación de servicios complementarios deberán adjudicarse mediante procesos de licitación adecuados.

### **Plan Maestro de Desarrollo**

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

La Compañía está obligada a presentar a la SCT para su aprobación, cada cinco años, un programa maestro de desarrollo para cada una de sus concesiones, el cual debe describir, entre otras cosas, su estrategia, sus pronósticos de tráfico y sus planes de ampliación, modernización y mantenimiento para los próximos 15 años. Cada uno de dichos programas maestros de desarrollo debe actualizarse cada cinco años y presentarse nuevamente a la SCT para su aprobación. Una vez aprobado, el plan de desarrollo maestro se vuelve obligatorio para los próximos cinco años y se considera parte integral de la concesión correspondiente. En términos generales, las obras significativas de construcción, remodelación o ampliación de un aeropuerto únicamente pueden realizarse de conformidad con los programas maestros de desarrollo de los concesionarios, o con autorización previa de la SCT. Cada programa maestro de desarrollo debe incluir, entre otras cosas, la siguiente información:

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

De conformidad con las concesiones, los concesionarios cuentan con un plazo de 24 meses para preparar y presentar su programa maestro de desarrollo, y deben contratar a consultores independientes de reconocido prestigio para realizar encuestas sobre los estándares de calidad actuales y esperados

entre los usuarios de su aeropuerto. Los concesionarios deben presentar a un comité operativo integrado por representantes de los principales usuarios de sus aeropuertos, para su revisión y comentarios, con cuando menos seis meses de anticipación a su presentación a la SCT, un proyecto de su programa maestro de desarrollo. Además, los concesionarios están obligados a presentar a la SCT, con cuando menos seis meses de anticipación al vencimiento de cada programa maestro de desarrollo, un nuevo programa maestro de desarrollo quinquenal. La SCT podrá solicitar la información adicional o aclaraciones que estime necesarias, y solicitar comentarios adicionales a los usuarios del aeropuerto. La Secretaría de la Defensa Nacional también podrá formular comentarios con respecto a los programas maestros de desarrollo.

Las obras significativas de construcción, remodelación o ampliación de un aeropuerto únicamente pueden realizarse de conformidad con los programas maestros de desarrollo de los concesionarios, o con autorización previa de la SCT. La Compañía está obligada a invertir los montos totales previstos en cada uno de sus programas maestros de desarrollo.

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

En diciembre de 2005, la SCT aprobó los programas maestros de desarrollo de las subsidiarias concesionarias de la Compañía para el periodo 2006-2010. Estos programas estarán vigentes del 1 de enero de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2010.

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

## **Regulación de los Ingresos**

La Ley de Aeropuertos dispone que la SCT deberá establecer sistemas de control de precios para aquellos servicios para los que en opinión de la Comisión Federal de Competencia no existan condiciones de competencia. En 1999 la Comisión Federal de Competencia emitió una resolución en el sentido de que en términos generales no existen condiciones de competencia en la prestación de servicios aeroportuarios y servicios de acceso a los prestadores de servicios complementarios en los aeropuertos. Esta resolución autorizó a la SCT a expedir las disposiciones aplicables a los precios que pueden cobrarse por los servicios aeroportuarios y las tarifas de acceso que pueden cargarse a los prestadores de servicios complementarios en los aeropuertos. El 12 de septiembre de 2000 la SCT expidió e incorporó a las concesiones un nuevo Reglamento de Tarifas que establece el procedimiento para el establecimiento de las tarifas máximas aplicables durante cada período de cinco años.

### *Ingresos Regulados*

La mayor parte de los ingresos de la Compañía proviene de la prestación de servicios aeronáuticos, que en términos generales están relacionados con el uso de las instalaciones aeroportuarias por las aerolíneas y los pasajeros y consisten principalmente en TUA, tarifas de aterrizaje, tarifas de estacionamiento en plataforma, tarifas por el uso de aerocares y pasillos telescópico, y tarifas de revisión de pasajeros y su equipaje de mano.

Desde el 1 de enero de 2000 todos los ingresos derivados de la prestación de servicios aeronáuticos están sujetos a un sistema de regulación de tarifas establecido por la SCT. Este sistema establece una "tarifa máxima" para cada aeropuerto, para cada año comprendido en un período de cinco años. La "tarifa máxima" es la cantidad máxima de ingresos por unidad de tráfico que cada aeropuerto puede

generar anualmente por la prestación de servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas. De conformidad con este sistema, una unidad de tráfico equivale a un pasajero terminal o a 100 kilos de carga. La Compañía puede fijar cada seis meses (o con mayor frecuencia si la inflación acumulada desde el último ajuste de precios es superior al 5%) los precios de los servicios aeronáuticos prestados por cada uno de sus aeropuertos, con excepción de los servicios complementarios y el arrendamiento de espacio a las aerolíneas, siempre y cuando el conjunto de los ingresos derivados de los servicios aeronáuticos prestados por un determinado aeropuerto no exceda de la tarifa máxima por unidad de tráfico anual establecida para dicho aeropuerto. En virtud de que el importe total de los ingresos derivados de la prestación de servicios aeronáuticos no está sujeto a otras restricciones, los aumentos en el volumen de tráfico de pasajeros y carga ocasionan un aumento en el número de unidades de tráfico utilizadas para calcular las tarifas máximas de la Compañía y, por tanto, le permiten obtener mayores ingresos generales durante cada período de cinco años para el que se han fijado tarifas máximas.

En 2005 y los primeros seis meses de 2006, aproximadamente el 80.6% y el 80.6% del total de los ingresos de la Compañía, respectivamente, se derivó de la prestación de servicios aeronáuticos sujetos a tarifas máximas.

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

Los ingresos derivados de los servicios no aeronáuticos, incluyendo los ingresos derivados de la mayoría de las actividades comerciales realizadas en los aeropuertos de la Compañía, no están sujetos al sistema dual de regulación de tarifas y, por tanto no están sujetos a límites máximos. Para una descripción de la forma en que la Compañía clasifica sus ingresos en ingresos derivados de los servicios aeronáuticos e ingresos derivados de los servicios no aeronáuticos, véase la sección “Comentarios y Análisis de la Administración Sobre la Situación Financiera y los Resultados de Operación—Clasificación de los Ingresos”.

#### *Tarifas Máximas Históricas, y Tarifas Máximas para el Período 2006-2010*

Como parte del proceso de apertura del sistema aeroportuario nacional a la inversión privada, en el año 2000 la SCT estableció las tarifas máximas de los aeropuertos de la Compañía para el período comprendido del 1 de enero de 2001 al 31 de diciembre de 2005. Estas tarifas máximas iniciales están incluidas en las concesiones para los aeropuertos de la Compañía. En diciembre de 2005, la SCT estableció las nuevas tarifas máximas de cada aeropuerto para el período comprendido del 1 de enero de 2006 al 31 de diciembre de 2010.

Las siguientes tablas muestran las tarifas máximas de cada uno de los aeropuertos de la Compañía de conformidad con sus programas maestros de desarrollo para el período comprendido de 2001 a 2005, y las tarifas máximas que entraron en vigor el 1 de enero de 2006. Estas tarifas máximas únicamente pueden ser ajustadas en ciertas circunstancias limitadas descritas en la sección “—Ajustes Especiales a las Tarifas Máximas”.

**Tarifas Máximas Históricas<sup>(1)</sup>**

	Años que terminaron el 31 de diciembre				
	2001	2002	2003	2004	2005
Acapulco .....	\$ 125.87	\$ 122.03	\$ 120.81	\$ 119.61	\$ 118.41
Ciudad Juárez .....	102.85	96.20	95.23	94.28	93.34
Culiacán .....	117.95	111.45	110.35	109.25	108.14
Chihuahua .....	123.70	107.23	106.15	105.09	104.04
Durango .....	130.90	126.83	125.55	124.30	123.06
Mazatlán .....	116.51	110.39	109.29	108.20	107.11
Monterrey .....	120.83	109.20	108.11	107.04	105.96
Reynosa .....	128.74	121.28	120.06	118.85	117.67
San Luis Potosí .....	137.38	91.88	90.95	90.05	89.15
Tampico .....	130.18	124.65	123.40	122.16	120.94
Torreón .....	122.26	117.25	116.08	114.93	113.76
Zacatecas .....	127.31	122.57	121.33	120.13	118.92
Zihuatanejo .....	109.32	106.65	105.58	104.52	103.48

(1) En pesos constantes del 30 de junio de 2006.

**Tarifas Máximas Vigentes<sup>(1)</sup>**

	Años que terminaron el 31 de diciembre				
	2006	2007	2008	2009	2010
Acapulco .....	\$ 132.81	\$ 131.80	\$ 130.82	\$ 129.84	\$ 128.86
Ciudad Juárez .....	103.77	102.99	102.22	101.45	100.70
Culiacán .....	114.85	113.99	113.14	112.28	111.44
Chihuahua .....	112.56	111.72	110.88	110.04	109.22
Durango .....	128.26	127.29	126.33	125.39	124.45
Mazatlán .....	131.82	130.83	129.85	128.87	127.91
Monterrey .....	106.22	105.42	104.63	103.86	103.08
Reynosa .....	120.30	119.40	118.50	117.61	116.73
San Luis Potosí .....	89.81	89.14	88.46	87.80	87.15
Tampico .....	127.23	126.28	125.34	124.40	123.45
Torreón .....	129.86	128.87	127.91	126.95	126.00
Zacatecas .....	134.56	133.56	132.55	131.56	130.57
Zihuatanejo .....	135.57	134.55	133.54	132.54	131.55

(1) En pesos constantes del 30 de junio de 2006.

*Metodología para la Determinación de las Tarifas Máximas Futuras*

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

- Las proyecciones en cuanto a las unidades de tráfico, los costos y gastos de operación relacionados con los servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas, y la utilidad antes de impuestos derivada de dichos servicios para los próximos 15 años. De conformidad con las concesiones, las proyecciones en cuanto a las unidades de tráfico y los gastos relacionados con los servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas se tomarán del programa maestro de desarrollo del concesionario correspondiente para los próximos 15 años.
- Las proyecciones en cuanto a las inversiones en activos relacionadas con los servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas para los próximos años, con base en las proyecciones de tráfico aéreo y calidad de los estándares de servicio contenidas en el programa maestro de desarrollo correspondiente.

- Los valores de referencia, que inicialmente se incluyeron en las concesiones y están diseñados para reflejar el valor neto actual de los ingresos derivados de los servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas menos los costos y gastos de operación correspondientes (excluyendo la amortización y depreciación), y las inversiones en activos relacionadas con los servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas, mas un valor terminal.
- La tasa de descuento que determine la SCT. De conformidad con las concesiones, la tasa de descuento reflejará el costo del capital (antes de impuestos) para las empresas aeroportuarias nacionales y extranjeras, así como la situación económica del país. Las concesiones establecen que la tasa de descuento deberá ser cuando menos igual al rendimiento promedio de los valores de deuda emitidos por el Gobierno mexicano que se hayan cotizado en los mercados internacionales durante cuando menos los 24 meses previos, mas la prima por riesgo que determine la SCT con base en el riesgo inherente a la industria aeroportuaria del país.
- El factor de eficiencia que determine la SCT. Durante el período de cinco años que terminó el 31 de diciembre de 2005, las tarifas máximas de los aeropuertos de la Compañía reflejaron la proyección de una mejoría anual en eficiencia del 1.0%. Para el período de cinco años que terminará el 31 de diciembre de 2010, las tarifas máximas de los aeropuertos de la Compañía reflejaron la proyección de una mejoría anual en eficiencia del 0.75%.

Las concesiones de la Compañía establecen la fórmula de flujo de efectivo descontado que la SCT deberá utilizar para establecer una tarifa máxima que, dadas las proyecciones en cuanto a la utilidad antes de impuestos y las inversiones en activos, la tasa de descuento y el ajuste por eficiencia, de como resultado un valor actual neto igual a los valores de referencia utilizados para efectos de determinar la última tarifa máxima. La Compañía elabora y presenta a la SCT una propuesta con respecto a los valores de cada variable que en su opinión deben utilizarse para la determinación de la tarifa máxima de cada uno de sus aeropuertos, incluyendo el factor de eficiencia, las inversiones en activos proyectadas y la tasa de descuento. Las tarifas máximas que en última instancia establezca la SCT reflejan las negociaciones sostenidas por la misma con la Compañía en relación con estas variables.

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

En la medida en que el total de los ingresos por unidad de tráfico exceda de la tarifa máxima correspondiente, la SCT podrá reducir proporcionalmente la tarifa máxima para el siguiente ejercicio e imponer una multa por un importe equivalente a entre 1,000 y 50,000 veces el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal. Al 30 de junio de 2006 el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal ascendía a \$ 48.67. Por tanto, el importe de la multa máxima a dicha fecha hubiera ascendido a \$9.7 millones por aeropuerto.

De conformidad con las concesiones de la Compañía, en 2000 y 2001 las unidades de tráfico de sus aeropuertos se calcularon únicamente con base en los pasajeros terminales. La SCT dispuso que a partir del 1 de enero de 2002 el cálculo de las unidades de tráfico también deberá incluir la carga. Por tanto, actualmente cada unidad de tráfico equivale a un pasajero terminal o 100 kilos de carga.

### *Ajustes Especiales a las Tarifas Máximas*

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

- *Reformas legales o desastres naturales.* Los concesionarios tendrán derecho de solicitar un ajuste en sus tarifas máximas en el supuesto de las reformas a la legislación aplicable a sus estándares de calidad, seguridad y protección ambiental, los obligue a incurrir en costos de operación o a realizar inversiones en activos que no hayan estado previstas en la fecha de determinación de dichas tarifas. Además, los concesionarios también tendrán derecho de solicitar un ajuste en sus tarifas máximas en caso de desastre natural que afecte la demanda o haga necesario realizar inversiones en activos no proyectadas. No existe garantía de que las solicitudes de ajuste presentadas con fundamento en dichas circunstancias serían aprobadas.
- *Situación macroeconómica.* Los concesionarios también podrán solicitar un ajuste en sus tarifas máximas en caso de cualquier disminución de cuando menos el 5% en el PIB durante un período de doce meses, que dé como resultado que el número de unidades de tráfico de sus aeropuertos resulte inferior al proyectado en la fecha de aprobación de sus programas maestros de desarrollo. Para autorizar un ajuste en dichas circunstancias, la SCT deberá haber aprobado previamente una disminución en las inversiones en activos proyectadas en el programa maestro de desarrollo del concesionario, como resultado de la disminución en el volumen de tráfico de pasajeros. No existe garantía de que las solicitudes de ajuste presentadas con fundamento en dichas circunstancias serían aprobadas.
- *Aumento de los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias.* Los concesionarios tendrán derecho de solicitar un ajuste en sus tarifas máximas en caso de aumento de los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias como resultado de las reformas a la Ley Federal de Derechos. No existe garantía de que las solicitudes de ajuste presentadas con fundamento en dichas circunstancias serían aprobadas.
- *Incumplimiento con las inversiones o mejoras exigidas.* La SCT debe verificar anualmente que los concesionarios hayan cumplido con sus programas maestros de desarrollo (incluyendo la prestación de los servicios y las inversiones en activos). En el supuesto de que un concesionario incumpla cualquiera de los compromisos de inversión establecidos en su programa maestro de desarrollo, la SCT podrá reducir la tarifa máxima de dicho concesionario e imponerle sanciones.
- *Ingresos excesivos.* En el supuesto de que los ingresos percibidos por un concesionario en un determinado ejercicio como resultado de la prestación de servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas, excedan de la tarifa máxima aplicable a dicho ejercicio, la tarifa máxima del siguiente ejercicio se reducirá con el objeto de compensar a los usuarios por los pagos excesivos efectuados durante el ejercicio anterior. En dicho supuesto la SCT podrá, además, imponer sanciones al concesionario.

### **Obligaciones y Restricciones en Materia de Participación Accionaria**

Las concesiones de la Compañía exigen que la misma mantenga directamente una participación accionaria de cuando menos el 51% en cada una de sus 13 subsidiarias concesionarias durante la vigencia de dichas concesiones. La adquisición de cualquier concesión adicional o cualquier participación accionaria del 30% o más en el capital social de otro concesionario aeroportuario por parte de la Compañía o sus subsidiarias concesionarias, está sujeta a la autorización de la Comisión Federal de Competencia. Además, las concesiones de la Compañía prohíben que ésta o sus subsidiarias concesionarias adquieran, ya sea individualmente o en conjunto, más de una concesión para operar un aeropuerto a lo largo de las fronteras norte y sur del país.

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

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

### **Obligaciones de Entrega de Información y Obtención de Autorizaciones**

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

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

- adquiera el 35% o más de las acciones representativas del capital social del concesionario;
- tenga la facultad de determinar el resultado de las votaciones durante las asambleas generales de accionistas del concesionario;
- tenga la facultad de designar a la mayoría de los miembros del consejo de administración del concesionario, o
- adquiera por cualquier otro medio el control de un aeropuerto.

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

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

### **Sanciones, Terminación y Revocación de las Concesiones, y Activos Concesionados**

#### *Terminación de las Concesiones*

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

- vencimiento del plazo establecido, o de las prórrogas que se hubieren otorgado;
- renuncia del titular;
- revocación de la concesión por la SCT;

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

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

#### *Revocación de las Concesiones*

La SCT podrá revocar las concesiones por:

- incapacidad del concesionario para inicial la operación, mantenimiento, administración o explotación de un aeropuerto en los términos establecidos en la concesión.
- no mantener vigentes los seguros a que se refiere la Ley de Aeropuertos;
- ceder, hipotecar, gravar, transferir o enajenar la concesión, los derechos en ella conferidos o los bienes concesionados, en contravención de lo dispuesto por la Ley de Aeropuertos;
- alterar la naturaleza o condición del aeropuerto sin autorización de la SCT;
- uso del aeropuerto, con el consentimiento del concesionario o sin autorización de la autoridad de control del tráfico aéreo, por cualquier aeronave que no satisfaga las condiciones de aeronavegabilidad previstas en la Ley de Aviación Civil, no esté autorizada por la autoridad de control del tráfico aéreo, o esté involucrada en la comisión de un delito;
- nombrar a un director general o a un miembro del consejo de administración del concesionario a sabiendas de que el mismo no está capacitado para desempeñar sus funciones de conformidad con la ley en virtud de haber sido condenado por delito;
- incumplimiento del concesionario con el pago de los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias;
- incumplimiento de la obligación de la Compañía de mantener una participación accionaria de cuando menos el 51% en el capital social de sus subsidiarias concesionarias;
- infringir las condiciones de seguridad previstas en la Ley de Aeropuertos y demás leyes aplicables;
- interrupción total o parcial de la operación de un aeropuerto o la prestación de sus servicios aeroportuarios o complementarios sin causa justificada;
- incumplimiento de las obligaciones de conservación y mantenimiento de las instalaciones aeroportuarias;
- prestar servicios distintos a los señalados en la concesión respectiva;

- incumplir con las obligaciones de pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios por el concesionario o por un tercero bajo contrato con el concesionario;
- aplicar tarifas diferentes a las registradas con la SCT para los servicios sujetos al sistema de regulación de tarifas, o exceder la tarifa máxima aplicable;
- ejecutar u omitir actos que impidan la prestación de los servicios concesionados por quienes tengan derecho a ello o por las autoridades, o
- en general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en la Ley de Aeropuertos, su reglamento y en el título de la concesión respectiva.

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

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

El Gobierno también puede requisar o embargar temporalmente las instalaciones aeroportuarias, los servicios aeroportuarios, los servicios complementarios y cualesquiera otros activos afectos a la explotación de un aeropuerto en caso de guerra, grave alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional, en el entendido de que dicha medida únicamente subsistirá en tanto subsista la emergencia. Salvo en el caso de guerra, el Gobierno estará obligado a indemnizar a todas las partes afectadas por cualesquiera daños y perjuicios sufridos por las mismas como resultado de la requisa o embargo. En el supuesto de que el Gobierno y el concesionario no logren llegar a un acuerdo con respecto al monto de los daños y perjuicios, el monto de dichos daños y perjuicios será determinado por peritos designados por ambas partes y el monto de las pérdidas se determinará con base en la utilidad neta promedio del concesionario durante el ejercicio anterior.

La Ley de Aeropuertos establece que las violaciones de los términos de las concesiones se sancionarán con multa de hasta 200,000 veces el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal. Al 30 de junio de 2006 el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal ascendía a \$ 48.67. Por tanto, el importe de la multa máxima a dicha fecha hubiera ascendido a \$9.7 millones.

#### *Efectos de la Terminación o Revocación de las Concesiones*

A la terminación de una concesión, ya sea por vencimiento del plazo establecido o por revocación, los inmuebles y las mejoras afectos a la explotación de dicha concesión se revertirán automáticamente a favor del Gobierno. Además, a la terminación de una concesión el Gobierno tendrá derecho de preferencia para adquirir el resto de los activos utilizados por el concesionario para prestar los servicios concesionados, a los precios determinados con base en los resultados un avalúo practicado por peritos valuadores designados por la SCT. Como alternativa, el Gobierno tendrá la opción de arrendar dichos activos por un plazo de hasta cinco años, a las rentas de mercado justas que se determinen con base en los resultados de los avalúos practicados por los peritos valuadores designados por el Gobierno y el concesionario. En caso de discrepancia entre dichos avalúos, el Gobierno y el concesionario nombrarán

a un tercer perito. Si el concesionario no designa perito, o si dicho perito no determina el precio, el precio determinado por el perito designado por el Gobierno será obligatorio. En el supuesto de que el Gobierno opte por arrendar los activos, podrá comprarlos posteriormente al valor justo de mercado determinado por un perito valuador designado por el mismo.

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

## ADMINISTRACIÓN

### Consejeros

#### *Nombramiento de Consejeros*

La administración de la Compañía está encomendada a su Consejo de Administración. De conformidad con los estatutos sociales de GACN, el Consejo de Administración de la Compañía deberá estar conformado en todo momento por al menos 11 consejeros, en el entendido de que el mismo deberá en todo momento estar compuesto por el número impar de miembros que determine la asamblea general ordinaria de accionistas. Actualmente el Consejo de Administración de la Compañía está integrado por 11 consejeros y 3 suplentes. De conformidad con los estatutos sociales de GACN, al menos el 25% de los consejeros deberá tener el carácter de independiente en términos de lo previsto por la LMV. De conformidad con la LMV, la CNBV podrá objetar la calificación de independencia de los consejeros.

De conformidad con los estatutos sociales de GACN, el Contrato de Participación y el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, en cada asamblea de accionistas que resuelva sobre la designación de los miembros del Consejo de Administración (i) cualquier accionista o grupo de accionistas que sea propietario de acciones Serie B que representen cuando menos el 10% del capital social de GACN podrá designar a un miembro del Consejo de Administración y su respectivo suplente, (ii) los accionistas de la Serie BB tendrán derecho de designar a tres miembros y sus respectivos suplentes y (iii) la asamblea de accionistas por mayoría de votos (incluyendo el voto de los accionistas tanto de la Serie B como de la Serie BB, y el voto de los accionistas de la Serie B que hayan designado a un consejero en su carácter de propietarios del 10% del capital social de GACN) designará a los miembros faltantes. El Comité de Nominaciones deberá presentar a la asamblea de accionistas una planilla con los nombres de los candidatos propuestos para integrar el Consejo de Administración de la Compañía (con excepción de los tres miembros que corresponde designar a los accionistas de la Serie BB). La planilla de candidatos presentada por el Comité de Nominaciones deberá incluir el número de consejeros independientes exigido por la LMV y las demás leyes aplicables.

De conformidad con el Contrato de Participación, NAFIN (en su carácter de Accionista Vendedor), Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. ("BANCOMEXT"), Empresas ICA y SETA han convenido que, antes del cierre de la Oferta Global, SETA (en su carácter de propietario de las acciones Serie BB) designará a tres miembros, Empresas ICA designará a tres miembros y NAFIN designará a cinco miembros del Consejo de Administración de la Compañía.

#### *Facultades del Consejo de Administración*

Las facultades del Consejo de Administración están descritas en la sección "Descripción del Capital Social—Facultades del Consejo de Administración".

La siguiente tabla muestra el nombre, cargo, fecha de designación, edad y suplente de cada uno de los miembros actuales del Consejo de Administración de la Compañía:

<b>Nombre</b>	<b>Cargo</b>	<b>Fecha de designación</b>	<b>Edad</b>	<b>Suplente</b>
Bernardo Quintana Isaac <sup>(*)</sup> .....	Presidente del Consejo	21.Dic.2005	65	Luis Carlos Romandía García
Aarón Dychter Poltolarek.....	Consejero	28.May.1998	53	Gilberto López Meyer
Ernesto Velasco León.....	Consejero	1.Mar.2001	64	Fidel Roberto Castañeda y Ramírez
Enrique Montaudon Ramírez.....	Consejero	21.Dic.2005	38	Miguel Ángel Flores Ramírez
Agustín Arellano Rodríguez.....	Consejero	30.May.2000	50	Rodolfo Salgado Leyva
Luis Fernando Zárate Rocha <sup>(*)</sup> .....	Consejero	22.Sept.2000	62	Quirico Gerardo Serifa Garza
Dominique Pannier <sup>(*)</sup> .....	Consejero	22.Sept.2000	52	Jérôme René André Couzineau
Armando J. García Segovia.....	Consejero	22.Sept.2000	54	David Zambrano Villareal
Alonso Quintana Kawage.....	Consejero	14.Mar.2003	33	Gabriel de la Concha Guerrero
Sergio Fernando Montaña León.....	Consejero	21.Dic.2005	58	Víctor Humberto Bravo Martín
José Luis Guerrero Álvarez.....	Consejero	21.Dic.2005	63	Pedro Martínez Beceril

(\*) Designado por SETA en su carácter de titular de las acciones Serie BB (mismas que actualmente representan el 14.7% del capital social de GACN).

(\*\*) Los Consejeros Suplentes están autorizados para actuar en nombre del correspondiente Consejero Propietario en el caso de que estos no atiendan a las Juntas del Consejo de Administración o en caso de que estos abandonen sus funciones como consejeros.

**Bernardo Quintana Isaac.** El Sr. Quintana es Presidente del Consejo de la Compañía desde diciembre de 2005. Desde diciembre de 1994 el Sr. Quintana ha sido Presidente del Consejo de Administración de Empresas ICA. Anteriormente el Sr. Quintana fue Vicepresidente Ejecutivo y Vicepresidente de ICA Turismo y Desarrollo Urbano, y Director de Inversiones de Banco del Atlántico. Actualmente el Sr. Quintana es consejero de varias empresas, incluyendo Grupo Carso, S.A. de C.V., Cementos Mexicanos, S.A. de C.V. y Telmex, S.A. de C.V. El Sr. Quintana también es miembro del Consejo Nacional de Hombres de Negocios y de los comités fiduciaros de la Universidad Nacional Autónoma de México y Fundación ICA, S.C. El Sr. Quintana cuenta con un título en ingeniería civil por la Universidad Nacional Autónoma de México y una maestría en administración de empresas por la Universidad de California, plantel Los Angeles. El Sr. Quintana es padre del Sr. Alonso Quintana Kawage, miembro del Consejo de Administración.

**Aarón Dychter Poltolarek.** El Dr. Dychter es consejero de la Compañía desde mayo de 1998. Desde diciembre de 1994 hasta ese entonces el Sr. Dychter era Subsecretario de Transporte de la SCT. Anteriormente el Dr. Dychter fue Director de Inversión, Energía e Industria de la Subsecretaría de Gasto Público, y Director de Inversión de la Subsecretaría de Control Presupuestal, ambas de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Coordinador de Asesores del Subsecretario de Presupuesto de la Secretaría de la Contraloría, y Director de Política Energética de la Secretaría de Energía, Minas e Industria. Además, el Dr. Dychter fue consejero de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. de C.V. y Aeropuertos del Sureste, S.A. de C.V. y actualmente es consejero de Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. y sus subsidiarias. El Dr. Dychter cuenta con un doctorado en economía por la Universidad George Washington. El Dr. Dychter fue designado como consejero de la Compañía por NAFIN. De conformidad con los acuerdos adoptados por la asamblea de accionistas de la Compañía de 2 de octubre de 2006, se espera que el nombramiento del Dr. Dychter como consejero de la Compañía sea revocado con efectos a la fecha de cierre de la Oferta Global.

**Ernesto Velasco León.** El Sr. Velasco es consejero de la Compañía desde marzo de 2001. Además, desde el año 2000 es Director General de ASA. Anteriormente, el Sr. Velasco fue Director de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México, Subdirector Técnico del Instituto del Fondo Nacional para la Vivienda de los Trabajadores, Director General Adjunto de Obras y Mantenimiento del Instituto de Seguridad Social al Servicio de los Trabajadores del Estado, Subdirector de Construcción y Conservación de ASA, y consejero de la Administración Internacional de Constructores Aeroportuarios. Actualmente también es Presidente del Consejo de Administración de Grupo Aeroportuario Ciudad de México, S.A. de C.V. y consejero de Administradora Mexiquense del Aeropuerto Intercontinental de Toluca, S.A. de C.V., Aeropuerto de Cuernavaca, S.A. de C.V., Aeropuerto Intercontinental de Querétaro, S.A. de C.V., Sociedad Operadora del Aeropuerto

Internacional Ángel Albino Corzo, S.A. de C.V. y Operadora Estatal de Aeropuertos, S.A. de C.V. El Sr. Velasco cuenta con un título en arquitectura por la Universidad Nacional Autónoma de México y un título en arquitectura por la Escuela Central de Arte y Diseño de Londres, Inglaterra. De conformidad con los acuerdos adoptados por la asamblea de accionistas de la Compañía de 2 de octubre de 2006, se espera que el nombramiento del Sr. Velasco como consejero de la Compañía sea revocado con efectos a la fecha de cierre de la Oferta Global.

*Enrique Montaudon Ramírez.* El Sr. Montaudon es consejero de la Compañía desde diciembre de 2005. Además, actualmente es consejero, Vicepresidente del Comité Técnico, miembro del Comité de Contratación de Servicios Aeroportuarios y Coordinador de la Dirección de Servicios Empresariales de ASA, habiendo fungido previamente como Director de Comunicaciones y Secretario Particular del Director General. Anteriormente fue Subdirector de Verificación de la Subsecretaría de Recursos Naturales de la SEMARNAT. Además, actualmente es consejero suplente del Operador Local del Aeropuerto Internacional Hermanos Serdán, Vicepresidente de Grupo Aeroportuario Ciudad de México, S.A. de C.V., consejero de Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, y consejero del Aeropuerto Internacional de Querétaro. El Sr. Montaudon cuenta con un título en ciencias políticas y administración pública por la Universidad Iberoamericana. De conformidad con los acuerdos adoptados por la asamblea de accionistas de la Compañía de 2 de octubre de 2006, se espera que el nombramiento del Sr. Montaudon como consejero de la Compañía sea revocado con efectos a la fecha de cierre de la Oferta Global.

*Agustín Arellano Rodríguez.* El Sr. Arellano es consejero de la Compañía desde mayo de 2000. Además, desde enero de 1998 es Director General de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, habiendo fungido previamente como Director Técnico de dicha entidad. Anteriormente el Sr. Arellano fue consejero de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. de C.V. y actualmente es consejero de Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. y ASA. El Sr. Arellano cuenta con una maestría en administración de productos por el Centro Internacional de Estudios Superiores Empresariales de España, y un título en sistemas de navegación y procesamiento de señales de tráfico aéreo por la Escuela Nacional de Aviación Civil de Francia. De conformidad con los acuerdos adoptados por la asamblea de accionistas de la Compañía de 2 de octubre de 2006, se espera que el nombramiento del Sr. Arellano como consejero de la Compañía sea revocado con efectos a la fecha de cierre de la Oferta Global.

*Luis Fernando Zárate Rocha.* El Sr. Zárate es consejero de la Compañía desde septiembre de 2000. Además, es consejero y Vicepresidente de Empresas ICA, donde tiene a su cargo las áreas de vivienda y desarrollo de negocios y supervisa las operaciones de SETA. El Sr. Zárate ha trabajado para Empresas ICA durante más de 36 años, a lo largo de los cuales ha participado en múltiples proyectos de desarrollo de negocios e infraestructura y construcción pesada, y también es consejero de Fundación ICA, S.C. El Sr. Zárate cuenta con un título en ingeniería civil por la Universidad Nacional Autónoma de México, y desde 1978 es profesor de ingeniería en dicha universidad.

*Dominique Pannier.* El Sr. Pannier es consejero de la Compañía desde septiembre de 2000. Además, desde febrero de 2002 es Director General Ejecutivo de Aéroports de Paris Management, una subsidiaria de Aéroports de Paris, y Vicepresidente de Estrategia del Grupo de Aéroports de Paris, habiendo fungido previamente como Director de Control, Finanzas y Asuntos Jurídicos y como Presidente del Consejo Aeroportuario Internacional del Comité de Economía Mundial. El Sr. Pannier está designado por el Banco Mundial como experto de alto nivel en asuntos del sector público para Europa del Este, Asia Central, Medio Oriente y el Norte de África, y ha fungido como Vicepresidente de Finanzas e Información de French Broadcasting Company, Asesor Ejecutivo del Secretario de Presupuesto y Organización de Francia, y Jefe de Departamento de la Oficina de Contabilidad del Secretario de Hacienda de Francia. El Sr. Pannier es egresado de la Escuela Nacional de Administración de Francia y cuenta con una maestría en ciencias económicas y un título en estudios políticos, ambos por el Instituto de Estudios Políticos de París.

*Armando J. García Segovia.* El Sr. Segovia es consejero de la Compañía desde septiembre de 2000. Además, desde el año 2000 es consejero y Vicepresidente Ejecutivo de Desarrollo de Cemex, S.A. de C.V., y desde que se integró a la misma en 1982 también ha ocupado diversos cargos en las áreas de planeación, operaciones y desarrollo. El Sr. García es consejero de varias empresas, incluyendo Cemex, S.A.B. de C.V., Grupo Cementos de Chihuahua, S.A. de C.V., GCC Cemento, S.A. de C.V., Control Administrativo Mexicano, S.A. de C.V., Compañía Industrial de Parras, S.A. de C.V. y Proambiente, S.A. de C.V. Además, es consejero de la Asociación Nacional de Productores de Cementos, la Confederación Patronal de la República Mexicana, el Centro Ambiental Mundial y la Universidad de Monterrey. El Sr. García cuenta con un título en ingeniería mecánica por el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey y con una maestría en administración de empresas por la Universidad de Texas. De conformidad con los acuerdos adoptados por la asamblea de accionistas de la Compañía de 2 de octubre de 2006, se espera que el nombramiento del Sr. Segovia como consejero de la Compañía sea revocado con efectos a la fecha de cierre de la Oferta Global.

*Alonso Quintana Kawage.* El Sr. Quintana es consejero de la Compañía desde marzo de 2003. Además, desde 1994 ha ocupado diversos cargos en las áreas de construcción, financiamiento corporativo y financiamiento de proyectos en Empresas ICA. Actualmente el Sr. Quintana es Director de Administración y Finanzas de Empresas ICA, donde en tal carácter ha sido responsable de diversas transacciones, incluyendo el financiamiento de un crédito sindicado y la emisión de deuda a través de un bono para la planta hidroeléctrica El Cajón, una emisión de deuda a través de un bono para el proyecto Corredor Sur en Panamá, un crédito a largo plazo para el proyecto Irapuato-La Piedad, varias ofertas públicas realizadas por Empresas ICA en los mercados de capitales internacionales, y la adquisición por parte de Aeroinvest de las acciones representativas del 35.28% del capital social de la Compañía. El Sr. Quintana cuenta con un título en ingeniería civil por la Universidad Iberoamericana y una maestría en administración de empresas por la Escuela de Administración Kellogg de la Universidad Northwestern en Chicago. El Sr. Quintana es hijo del Sr. Bernardo Quintana Isaac, Presidente del Consejo de Administración.

*Sergio F. Montaña León.* El Sr. Montaña es consejero de la Compañía desde diciembre de 2005. Además, el Sr. Montaña es consejero y Vicepresidente Ejecutivo encargado de supervisar la administración de Empresas ICA, donde desde 1972 ha ocupado diversos cargos en las áreas de administración y finanzas en empresas del grupo. Anteriormente el Sr. Montaña ocupó diversos cargos en empresas tales como Trébol S.A. de C.V. y Cervecería Cuauhtémoc Moctezuma, S.A. de C.V. El Sr. Montaña es contador público por la Universidad Nacional Autónoma de México.

*José Luis Guerrero Álvarez.* El Dr. Guerrero es consejero de la Compañía desde diciembre de 2005. Además, el Dr. Guerrero es consejero y Vicepresidente Ejecutivo y Director de Finanzas de Empresas ICA, donde a lo largo de 26 años ha ocupado diversos cargos en las áreas de finanzas, administración, enajenaciones, operaciones inmobiliarias, manufactura y desarrollo de negocios. Antes de integrarse a Empresas ICA, el Dr. Guerrero fue Director de Planeación de Combinado Industrial Sahagún, Director Técnico de Roca Fosfórica Mexicana, y ocupó varios otros cargos en México y el extranjero. El Dr. Guerrero cuenta con un diplomado en ingeniería por el Instituto Superior de Materiales y Construcción Mecánica de París, y una maestría y un doctorado en ingeniería por la Universidad de Illinois, plantel Urbana-Champaign.

Por virtud de la asamblea de accionistas de la Compañía celebrada el 2 de octubre de 2006, los accionistas de la Compañía acordaron que los consejeros actuales que fueron designados por el Accionista Vendedor serían removidos de sus cargos con efectos a la fecha de cierre de la Oferta Global. Consecuentemente, se prevé que los nombramientos de los señores Ernesto Velasco León, Aaron Dychter Poltolarek, Enrique Montaudon Ramírez, Agustín Arellano Rodríguez y Armando J. García Segovia, serán revocados, y reemplazados por los siguientes nuevos consejeros:

*Leticia Navarro Ochoa.* La Sra. Navarro ha fungido como Vicepresidenta y Directora General en México de DHL desde noviembre de 2003. Actualmente funge como consejera de la Universidad Nacional Autónoma de México. A partir de diciembre de 2000 hasta julio de 2003, la Sra. Navarro fue Secretaria de Turismo en el Gobierno. Anteriormente fue nombrada Directora General en el Grupo Frito-

Lay/Sabritas y trabajó como asesora independiente. Durante su estancia en Gillette, ocupó posiciones de alto nivel, hasta llegar a ser Presidente Mundial de Cosméticos Jafra, una de las sociedades hermanas de Gillette. La Sra. Navarro cuenta con el título de licenciada en administración de empresas por la Universidad Nacional Autónoma de México.

*Alberto Felipe Mulás Alonso.* El Sr. Mulás actualmente funge como consejero de diversas sociedades, incluyendo Empresas ICA, Accival, URBI Desarrollos Urbanos S.A. de C.V., una de las compañías desarrolladoras más importantes en México, y en el Banco de Desarrollo, Sociedad Hipotecaria Federal, S.N.C. Actualmente dirige una empresa de consultoría que se especializa en finanzas corporativas y planeación estratégica, la cual fundó en junio de 2003. Bajo la administración del Presidente Vicente Fox, el Sr. Mulás participó en la creación de una estrategia nacional para el desarrollo de la industria de la vivienda. También ha sido Director General de Donaldson, Lufkin & Jenrette Securities Corp., coordinador de reestructura en la Unidad Coordinadora para el Acuerdo Bancario Empresarial (UCABE), Director en México de Lehman Brothers y vicepresidente en JP Morgan. El Sr. Mulás cuenta con un título de ingeniería química por la Universidad Iberoamericana y una maestría en administración de empresas por la Escuela Wharton de la Universidad de Pennsylvania.

*Salvador Alva.* Desde 2003, el Sr. Alva ha fungido como Presidente de PepsiCo Foods Latin America, una empresa líder empaquetadora de alimentos con presencia en 15 países. También es Presidente de la Asociación Mexicana de Comercio Electrónico y forma parte del consejo de administración de Conmexico. El Sr. Alva ha sido Presidente de Gamesa-Quaker, General Manager para Latinoamérica de la División Internacional de Alegro de PepsiCo y ha ocupado diversas posiciones en Cervecería Moctezuma, S.A. de C.V. El Sr. Alva cuenta con un título de ingeniería química por la Universidad Nacional Autónoma de México y una maestría en administración de empresas por la Universidad de las Américas.

*Manuel F. Arce Rincón.* Desde 1995, el Sr. Arce ha sido Director General y socio de Grupo Consultor ACM, S.C., donde asesora a una diversidad de clientes del sector público y privado. También forma parte del consejo de administración de Grupo Financiero BBVA Bancomer, S.A. de C.V. y del Periódico El Economista, S.A. de C.V. En el sector público, el Sr. Arce ha colaborado en la Comisión Federal de Electricidad, la Coordinación de Abastos y Distribución y Servicios Metropolitanos S.A. Desde 1971, ha sido profesor de la Universidad Nacional Autónoma de México. El Sr. Arce terminó sus estudios con honores en la Universidad Nacional Autónoma de México y cuenta con una maestría en administración de empresas de la Universidad de Columbia.

*Luis Guillermo Zazueta.* En 1971, el Sr. Zazueta fundó el Despacho Zazueta Hermanos, S.C., un despacho contable que asesora a una gran variedad de clientes en materia fiscal y contable. Forma parte del consejo de administración de Seguros Argos S.A. de C.V., ANA Compañía de Seguros, S.A. de C.V., Almacenadora Gómez, S.A. de C.V. y Asecred Unión de Crédito S.A. de C.V. Es miembro de Colegio de Contadores Público Certificados y está registrado como Contador Público Fiscal en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el Instituto Mexicano del Seguro Social, INFONAVIT y el Departamento del Distrito Federal. El Sr. Zazueta es contador público por la Universidad Iberoamericana.

De acuerdo con los acuerdos adoptados por la asamblea general ordinaria y extraordinaria de accionistas de la Compañía celebrada el 2 de octubre de 2006, la integración del Consejo de Administración, la remoción de los actuales miembros del consejo de administración y la designación de los nuevos miembros del mismo quedaron sujetas a la conclusión de la Oferta Global. Lo anterior en el entendido, de que (i) mientras no se realice la condición suspensiva señalada, el consejo de administración de la Compañía seguirá operando con sus actuales miembros y (ii) la remoción de los miembros del consejo de administración tendrán efectos a partir de la fecha en que se realice dicha condición suspensiva. Consecuentemente, la Compañía no espera que los consejeros cuenten con suplente, una vez llevada a cabo la Oferta Global.

La dirección de nuestros consejeros y funcionarios es la misma que el Domicilio de la Compañía.

## Comités

De conformidad con los estatutos sociales de GACN, el Consejo de Administración de la Compañía contará con tres comités de apoyo: un Comité de Auditoría, un Comité de Prácticas Societarias y un Comité de Nominaciones.

### *Comité de Auditoría*

El Comité de Auditoría, actualmente integrado por tres consejeros, es responsable de (i) nombrar y remover a los auditores externos, (ii) supervisar las labores de los auditores externos y analizar los informes preparados por los mismos, (iii) discutir y supervisar la preparación de los estados financieros, (iv) presentar al Consejo de Administración un informe con respecto a la eficacia de los sistemas de control interno, (v) solicitar informes a los consejeros y directivos relevantes cuando lo considere necesario, (vi) informar al consejo de administración todas aquellas irregularidades de las que adquiera conocimiento, (vii) recibir y analizar los comentarios y observaciones formuladas por los accionistas, consejeros, directivos relevantes, auditores externos o terceros, y realizar los actos que a su juicio resulten procedentes en relación con tales observaciones, (viii) convocar asambleas de accionistas, (ix) evaluar el desempeño del director general, (x) evaluar el desempeño de los auditores externos y los documentos preparados por los mismos, y (xi) preparar y presentar al Consejo de Administración un informe anual de sus actividades.

De conformidad con los estatutos sociales de GACN, el Comité de Auditoría se integrará por un número mayor de tres miembros que determine la asamblea de accionistas, todos los cuales deberán ser consejeros independientes. El Presidente del Comité de Auditoría será designado y/o removido de su cargo exclusivamente por la asamblea general de accionistas y el resto de sus miembros serán designados por el propio Consejo de Administración (con la excepción de que al menos uno de sus miembros deberá ser propuesto por los consejeros designados por los accionistas de la Serie BB). Los actuales miembros del nuestro Comité de Auditoría, los Sres. Luis Guillermo Zazueta, Alberto Mulás Alonso y Francisco Arce Rincón, fueron designados mediante asamblea de accionistas de la Compañía fecha 2 de octubre de 2006 y su designación surtirá efectos una vez que sea llevada a cabo la Oferta Global. El Sr. Luis Guillermo Zazueta ha sido designado como “experto financiero del Comité de Auditoría” según se ha definido por la Comisión.

El Presidente del Comité de Auditoría deberá elaborar un informe anual sobre las actividades que correspondan a dicho órgano y presentarlo al Consejo de Administración. Dicho informe anual deberá contemplar, por lo menos, (i) el estado que guarda el sistema de control interno y auditoría interna de la Compañía y sus subsidiarias y, en su caso, la descripción de sus deficiencias y desviaciones, así como los aspectos que requieran una mejoría, tomando en consideración las opiniones, informes, comunicados y el dictamen de auditoría externa, así como los informes emitidos por los expertos independientes, (ii) la mención y seguimiento de las medidas preventivas y correctivas implementadas con base en los resultados de las investigaciones relacionadas con el incumplimiento a los lineamientos y políticas de operación y de registro contable de la Compañía, (iii) la evaluación del desempeño de la persona moral que otorgue los servicios de auditoría externa, así como del auditor externo encargado de ésta, (iv) la descripción y valoración de los servicios adicionales o complementarios que, en su caso, proporcione la persona moral encargada de realizar la auditoría externa, así los que otorguen los expertos independientes, (v) los principales resultados de las revisiones a los estados financieros de la Compañía y sus subsidiarias, (vi) la descripción y efectos de las modificaciones a las políticas contables, (vii) las medidas adoptadas con motivo de las observaciones que consideren relevantes, formuladas por accionistas, consejeros, directivos relevantes, empleados y, en general, de cualquier tercero, respecto de la contabilidad, controles internos y temas relacionados con la auditoría interna o externa, o bien, derivadas de las denuncias realizadas sobre hechos que estimen irregulares en la administración, y (viii) el seguimiento de los acuerdos de las asambleas de accionistas y del Consejo de Administración.

### *Comité de Prácticas Societarias*

El Comité de Prácticas Societarias, actualmente integrado por 3 miembros, es responsable de (i) dar opiniones al Consejo de Administración sobre los asuntos que le competan, (ii) solicitar la opinión de expertos independientes cuando lo juzgue conveniente, (iii) convocar asambleas de accionistas, (iv) apoyar al Consejo de Administración en la preparación de los informes anuales y el cumplimiento de las obligaciones de entrega de información y (v) proponer a la asamblea de accionistas o al Consejo de Administración las remuneraciones de los miembros del Consejo de Administración y de sus subsidiarias.

De conformidad con los estatutos sociales de GACN, el Comité de Prácticas Societarias se integrará por el número de miembros que determine la asamblea de accionistas, todos los cuales deberán ser consejeros independientes. El Presidente del Comité de Prácticas Societarias será designado y/o removido de su cargo exclusivamente por la asamblea general de accionistas y el resto de sus miembros serán designados por el propio Consejo de Administración (con la excepción de que al menos uno de sus miembros deberá ser propuesto por los consejeros designados por los accionistas de la Serie BB). De conformidad con la LMV, el Comité de Prácticas Societarias se integrará exclusivamente con consejeros independientes (con la excepción de que, en caso de que alguna persona o grupo de personas sea titular del 50% o más del capital social de GACN, se integrará, cuando menos, por mayoría de consejeros independientes). Los actuales miembros del nuestro Comité de Prácticas Societarias, los Sres. José Luis Guerrero Álvarez, Salvador Nava y la Sra. Leticia Navarro Ochoa, fueron designados mediante asamblea de accionistas de la Compañía fecha 2 de octubre de 2006 y su designación surtirá efectos una vez que sea llevada a cabo la Oferta Global.

El Presidente del Comité de Prácticas Societarias deberá elaborar un informe anual sobre las actividades que correspondan a dicho órgano y presentarlo al Consejo de Administración. Dicho informe anual deberá contemplar, por lo menos, (i) las observaciones respecto del desempeño de los directivos relevantes, (ii) las operaciones con personas relacionadas durante el ejercicio correspondiente, detallando las características de las operaciones significativas, (iii) los paquetes de emolumentos o remuneraciones integrales del Director General y los directivos relevantes de la Compañía, y (iv) las dispensas otorgadas por el Consejo de Administración para que un consejero, directivo relevante o persona con poder de mando aprovechar oportunidades de negocio para sí o a favor de terceros.

### *Comité de Nominaciones*

El Comité de Nominaciones, que actualmente está y estará integrado en todo momento por tres miembros, es responsable de proponer a la asamblea de accionistas de la Compañía una planilla con los nombres de las personas a su juicio deban integrar el Consejo de Administración (con excepción de los tres miembros del Consejo de Administración que corresponde designar a los accionistas de la Serie BB). De conformidad con los estatutos sociales de GACN, uno de los miembros del Comité de Prácticas Societarias deberá ser elegido por los accionistas de la Serie B y otro deberá ser elegido por los accionistas de la Serie BB. El miembro restante del Comité de Nominaciones será elegido de común acuerdo por los dos miembros designados por los accionistas, y si dichos miembros no pudiesen llegar a un acuerdo, el miembro restante será designado por mayoría de votos en la asamblea de accionistas. Los miembros del Comité de Nominaciones durarán en sus cargos un año. Los actuales miembros del nuestro Comité de Nominaciones, los Sres. Manuel Francisco Arce Rincón, José Luis Guerrero Álvarez y Arturo Olvera Vega, fueron designados mediante asamblea de accionistas de la Compañía fecha 2 de octubre de 2006 y su designación surtirá efectos una vez que sea llevada a cabo la Oferta Global.

### **Directivos Relevantes**

De conformidad con los estatutos sociales de GACN, los accionistas de la Serie BB tienen derecho de proponer al Consejo de Administración el o los nombres de los candidatos a ser designados como Director General, y designar y remover al Director de Finanzas, al Director de Operaciones y al Director Comercial de la Compañía. Además, los consejeros designados por los accionistas de la Serie BB

tendrán la facultad exclusiva de designar y destituir a la mitad de los funcionarios del primer nivel de la administración de la Compañía conforme al Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología y a las políticas que para el efecto determine el Consejo de Administración.

La siguiente tabla muestra el nombre, cargo actual, fecha de nombramiento como directivo relevante y edad de cada uno de los directivos relevantes de la Compañía:

<b>Nombre</b>	<b>Cargo actual</b>	<b>Fecha de nombramiento<sup>(2)</sup></b>	<b>Edad</b>
Ruben Gerardo López Barrera <sup>(1)</sup> .....	Director General	11.Dic.2003	37
Nicolas Etienne Marcel Claude <sup>(1)</sup> .....	Director de Operaciones	14.Oct.2004	40
Víctor Humberto Bravo Martín <sup>(1)</sup> .....	Director de Finanzas	20.Mar.2006	40
Manuel de la Torre Meléndez.....	Director Jurídico	1.Ene.2004	42
José Ignacio de la Peña Padilla.....	Director de Infraestructura y Mantenimiento	10.May.2004	47
Jean Philippe Frederic Percheron <sup>(1)</sup> .....	Director Comercial y de Mercadotecnia	26.Abr.2006	37
Porfirio González Álvarez.....	Director de Aeropuertos	26.Abr.2006	55
María Victoria Zapata Guerrero.....	Directora de Recursos Humanos	14.Abr.2006	44

(1) Designado por SETA en su carácter de titular de las acciones Serie BB.

(2) Fecha de nombramiento como directivo relevante.

*Rubén Gerardo López Barrera.* El Sr. Barrera es Director General de la Compañía desde diciembre de 2003, y previamente ocupó los cargos de Vicepresidente General de Recursos Humanos y Asuntos Jurídicos, y Director de Comunicaciones de la misma. Anteriormente el Sr. López fue Director de Desarrollo de Negocios y Director de Financiamiento de Proyectos de Empresas ICA. El Sr. López cuenta con un título en ingeniería civil por la Universidad Iberoamericana, un diplomado en finanzas por el Instituto Tecnológico Autónomo de México, una maestría en administración de empresas por la Pontificia Universidad Católica de Chile y la Universidad Washington, y un certificado en administración y desarrollo aeroportuario por Aéroports de Paris.

*Nicolas Etienne Marcel Claude.* El Sr. Claude es Director de Operaciones de la Compañía desde octubre de 2004. Anteriormente fungió como Director de Planeación Aeroportuaria de Aéroports de Paris para el desarrollo de los aeropuertos Charles de Gaulle y Orly y para otros proyectos tales como el Aeropuerto Internacional de Beijing en China, y también se desempeñó en el área de planeación estratégica de Aéroports de Paris. El Sr. Claude recibió capacitación como ingeniero en sistemas en la Escuela Francesa de Electrónica e Informática, y también cuenta con una maestría en estadística por la Universidad de París VI y ha cursado múltiples estudios en administración aeroportuaria.

*Víctor Humberto Bravo Martín.* El Sr. Bravo es Director de Finanzas de la Compañía desde marzo de 2006. Antes de su incorporación a la Compañía, el Sr. Bravo ocupó diversos cargos en Empresas ICA, incluyendo Director de Financiamiento Corporativo, Director de Financiamiento de Proyectos, Gerente de Análisis Financiero y Gerente de Análisis Económico. El Sr. Bravo cuenta con un título de licenciatura en economía por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, un diplomado en finanzas por el Instituto Tecnológico Autónomo de México, una maestría en administración de empresas por la Escuela de Administración de Empresas Leonard N. Stern de la Universidad de Nueva York y la Escuela de Administración de Empresas de Manchester, y ha cursado múltiples estudios especializados en las áreas de finanzas y administración.

*Manuel de la Torre Meléndez.* El Sr. De la Torre es Director Jurídico de la Compañía desde 2004. Antes de su incorporación a la Compañía, el Sr. De la Torre fue Asociado en el despacho de abogados Thacher, Proffitt & Wood LLP, proporcionando asesoría a un gran número de clientes con especial énfasis en el área laboral. El Sr. de la Torre es profesor de derecho laboral y derecho procesal laboral en el Instituto Tecnológico de México, y cuenta con un título de licenciado en derecho con mención honorífica por la Universidad Nacional Autónoma de México. Es miembro de la Barra Mexicana de Abogados, la Barra Interamericana de Abogados y la Asociación Aeronáutica Latinoamericana.

*José Ignacio de la Peña Padilla.* El Sr. de la Peña es Director de Infraestructura y Mantenimiento de la Compañía desde julio de 2004. Anteriormente fue Director de Proyectos Generales del Municipio de Aguascalientes, Director General de Rojas de la Peña y Director de Electricidad del Municipio de Aguascalientes. El Sr. de la Peña cuenta con un título en ingeniería civil por el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores Occidente, y ha concluido un curso de especialización en ingeniería estructural por la Escuela Nacional de Obras Públicas del Estado en Francia y un curso de especialización en diseño estructural por el Centro de Altos Estudios Beton Armé et Précontraint en Francia.

*Jean Philippe Frederic Percheron.* El Sr. Percheron es Director Comercial y de Mercadotecnia de la Compañía desde abril de 2006, habiendo ocupado previamente el cargo de Subdirector de Asuntos Comerciales de la misma. Anteriormente fue Gerente de Actividades Comerciales de Aéroports de Paris, y Director de Estudios de Mercadotecnia de Georges Chetochine Consulting. El Sr. Percheron cuenta con un título en administración de empresas por la Escuela Superior de Comercio de París, una maestría en economía por la Universidad de la Sorbona en París, y un título en ingeniería civil por la Escuela Especial de Obras Públicas en París.

*Porfirio González Álvarez.* El Sr. González es Director de Aeropuertos de la Compañía desde abril de 2006, habiendo fungido previamente como Gerente de la División de Negocios, Subdirector de Operaciones y Desarrollo, y Gerente del Aeropuerto Internacional de Monterrey. Anteriormente ocupó diversos cargos en el gobierno municipal de Monterrey. El Sr. González cuenta con un título en ingeniería civil por la Universidad Autónoma de Nuevo León.

*Maria Victoria Zapata Guerrero.* La Srita. Zapata es Directora de Recursos Humanos de la Compañía desde abril de 2006. Anteriormente ocupó el cargo de Consultora de Desarrollo de Recursos Humanos en Consultores en Evaluación, Diagnóstico y Desarrollo Humano, Directora de Recursos Humanos de la División Interiores de Lear Corporation, y Gerente de Planeación Estratégica de Recursos Humanos de Aeroméxico. Además, ocupó diversos cargos en el área de recursos humanos de NationsBank/Bank of America, First Chicago Bank, Kentucky Fried Chicken (Pepsico), Invermexico Casa de Bolsa y Empresas Lanzagorta. La Srita. Zapata cuenta con un título de licenciatura en relaciones industriales por la Universidad Iberoamericana, un diplomado en desarrollo humano por la Universidad Iberoamericana, un diplomado en administración ejecutiva por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, y cuenta con certificados en diversas técnicas de desarrollo de personal.

De conformidad con la LMV, el Director General y todos los directivos relevantes de la Compañía están obligados a actuar en interés de la Compañía sin favorecer a un determinado accionista o grupo de accionistas. El Director General está obligado, principalmente, a (i) someter a la aprobación del Consejo de Administración las estrategias de negocio de la Compañía y sus subsidiarias con base en la información que éstas le proporcionen, (ii) dar cumplimiento a los acuerdos de las asambleas de accionistas y el Consejo de Administración conforme a las instrucciones que, en su caso, dicte la propia asamblea o el referido consejo, (iii) proponer al Comité de Auditoría los lineamientos del sistema de control interno y auditoría de la Compañía y sus subsidiarias, (iv) suscribir y difundir la información relevante y eventos relevantes que deban ser revelados al público, y (v) asegurar que se mantengan los sistemas de contabilidad, registro, archivo o información. El Director General y los directivos relevantes están sujetos a los deberes de diligencia y lealtad descritos en la sección “Descripción del Capital Social—Facultades del Consejo de Administración—Deberes de Diligencia y Lealtad” y “—Facultades del Consejo de Administración—Responsabilidades Adicionales de los Consejeros”.

### **Contraprestaciones de los Consejeros y Directivos Relevantes**

En 2005 el importe total de las contraprestaciones pagadas por la Compañía a sus 36 ejecutivos (incluyendo sus directivos relevantes, gerentes, coordinadores y administradores aeroportuarios) ascendió a aproximadamente \$60 millones. Cada consejero independiente percibe un emolumento de \$40,000 por cada sesión del Consejo de Administración a la que asista.

Ninguno de los consejeros, consejeros suplentes o directivos relevantes de la Compañía es propietario de acciones representativas del capital social de la misma. Ninguno de los consejeros o directivos relevantes de la Compañía tiene derecho a recibir prestación alguna en caso de terminación de su empleo, salvo por las prestaciones previstas en la Ley Federal del Trabajo.

### **Audidores Externos**

Los auditores independientes de la Compañía son Galaz, Yamazaki, Ruíz Urquiza, S.C. (Deloitte Touche Tohmatsu), cuyas oficinas están ubicadas en Lázaro Cárdenas 2321 Pte., PB. C.P. 6620, Garza García, Nuevo León. Los auditores externos de la Compañía fueron designados por el Consejo de Administración de la misma en uso de sus facultades de representación legal.

Los Estados Financieros con Revisión Limitada y los Estados Financieros Auditados que se incluyen en este Prospecto, fueron revisados o, según sea el caso, auditados por Galaz, Yamazaki, Ruíz Urquiza, S.C.

Desde el ejercicio fiscal de 2000, el despacho de contadores públicos, Galaz, Yamazaki, Ruíz Urquiza, S.C., han fungido como auditores externos de la Compañía. En los últimos tres ejercicios que han auditado a la Compañía, los auditores externos no han emitido una opinión con salvedad o una opinión negativa, ni se han abstenido de emitir opinión acerca de los Estados Financieros.

Durante 2003, 2004 y 2005 y durante el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2006, Galaz, Yamazaki, Ruíz Urquiza, S.C. proporcionó servicios a la Compañía, en adición a los de auditoría, principalmente en materia de asesoría fiscal, los cuales no afectan su independencia como auditores externos de la Compañía. La Compañía pago por concepto de estos servicios la cantidad de \$ 900 mil, \$ 980 mil, y \$ 596 mil, respectivamente, las cuales representaron el 14%, 15% y 12% respectivamente, de los egresos de la Compañía a los Auditores Externos durante dichos períodos.

## OPERACIONES CON PERSONAS RELACIONADAS

### Contratos con SETA y sus Filiales

Las bases para la licitación de las acciones Serie BB adquiridas por SETA exigieron que SETA, la Compañía y la SCT celebraran un contrato de participación que establece los lineamientos generales del Contrato de Opción, el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, y el Contrato de Fideicomiso con BANCOMEXT.

De conformidad con el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, SETA proporciona a la Compañía servicios administrativos y de consultoría, y le transmite tecnología y conocimientos especializados sobre la industria a cambio del pago anual de un honorario que en 2005 ascendió a aproximadamente \$37 millones. Este contrato otorga a la Compañía una licencia exclusiva para utilizar en el país toda la asistencia técnica y los conocimientos especializados proporcionados por SETA o sus accionistas durante la vigencia del contrato. El contrato tiene una vigencia inicial de aproximadamente 15 años contados a partir del 14 de junio de 2000, y vence en la misma fecha que el Contrato de Participación, es decir, el 14 de junio de 2015. La vigencia del contrato se prorrogará automáticamente por plazos sucesivos de cinco años, a menos que una de las partes dé aviso de terminación a la otra con cuando menos 60 días a la fecha programada de vencimiento. La decisión por parte de la Compañía de no prorrogar el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología está sujeta a aprobación por los accionistas titulares de la mayoría de las acciones Serie B (excluyendo a SETA y sus filiales). Cualquiera de las partes podrá dar por terminado en forma anticipada el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología en caso de incumplimiento del mismo por la otra parte. SETA proporciona a la Compañía asistencia en diversas áreas, incluyendo el desarrollo de sus actividades comerciales, la preparación de estudios de mercadotecnia orientados a incrementar el tráfico de pasajeros, asistencia en la preparación de sus programas maestros de desarrollo, y la mejoría de sus operaciones aeroportuarias.

Para 2001 y 2002 el importe de los honorarios anuales por asistencia técnica y transferencia de tecnología se fijó en la cantidad de 5.0 millones de Dólares. A partir del 1 de enero de 2003, el importe de dichos honorarios es la cantidad que resulte más alta de 3.0 millones de Dólares (ajustados anualmente de acuerdo a la inflación en los Estados Unidos a partir del 14 de junio de 2006, medida en términos de los cambios en el índice nacional de precios al consumidor de dicho país) o el 5% anual de la utilidad de operación consolidada (antes de deducir los honorarios por asistencia técnica, los impuestos y la depreciación y amortización de conformidad con los PCGAM (NIFs)) de la Compañía. La Compañía considera que esta estructura motiva a SETA a incrementar la utilidad consolidada anual de la Compañía. Además, SETA tiene derecho a obtener el reembolso de los gastos que eroga con motivo de la prestación de sus servicios conforme al Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología.

El Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología permite a SETA, sus accionistas y sus respectivas filiales, prestar a la Compañía servicios adicionales únicamente si el Comité de Prácticas Societarias de esta última determina que dichas personas relacionadas presentaron la propuesta más competitiva en un proceso de licitación pública. Para una descripción de este comité, véase la sección “Administración—Comités”.

En 2003, 2004 y 2005 la Compañía reportó gastos por 3.0 millones de Dólares, 3.0 millones de Dólares y 3.3 millones de Dólares en relación con el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, respectivamente, y reportó reembolsos de gastos adicionales a SETA y sus filiales.

De conformidad con el Contrato de Opción, SETA adquirió una opción para suscribir nuevas acciones Serie B representativas de hasta el 3% del capital social de la Compañía. Dicha opción podía ejercerse en tres partes del 1% cada una, de las cuales la primera venció sin haberse ejercido y la segunda y tercera se ejercieron en 2006 a un precio de 1.5342 Dólares por acción (el cual fue determinado con base en un precio inicial de \$1.28 Dólares por acción más un prima anual del 5%, sujeta a disminuciones como consecuencia de pago de dividendos decretados y pagados por la Compañía).

Periódicamente la Compañía celebra contratos de construcción y prestación de otros servicios relacionados con Empresas ICA (la empresa controladora de Aeroinvest) y sus filiales. En 2005 y los primeros seis meses de 2006 la Compañía pagó aproximadamente 2.1 millones de Dólares y 472,000 Dólares, respectivamente, por concepto de los servicios prestados por Empresas ICA y sus filiales. Todos estos contratos fueron aprobados por el Comité vigente de Adquisiciones y Contrataciones de la Compañía (cuyas funciones se prevé serán asumidas por el Comité de Prácticas Societarias, una vez realizada la Oferta Global) y se celebraron en términos no menos favorables para la misma que los que hubiera podido obtener de un tercero no relacionado. Empresas ICA ha celebrado dichos contratos con la Compañía, después de sujetarse a procesos de licitación en los que ha participado a precios de mercado y en los que participan otros interesados diversos de Empresas ICA y sus filiales. La Compañía estima que en el futuro, Empresas ICA continuará participando en este tipo de licitaciones bajo los mismos términos, con el objeto de resultar ganador en dichos procesos y poder celebrar nuevos contratos con la Compañía.

### **Contratos con Entidades Controladas por el Gobierno**

Dentro del curso normal de sus operaciones, la Compañía celebra Operaciones con diversas entidades controladas por el Gobierno, incluyendo contratos de prestación de servicios con las aerolíneas controladas por Consorcio Aeroméxico y la compra de electricidad a la Comisión Federal de Electricidad. Por ejemplo, en 2003, 2004, 2005 y los primeros seis meses de 2006, los pagos efectuados a entidades pertenecientes al gobierno, incluyendo la Comisión Federal de Electricidad, ascendieron a \$41 millones, \$44 millones, \$48 millones y \$25 millones, respectivamente. Ver la Nota 11 a los estados financieros anuales auditados de la Compañía y los estados financieros por períodos parciales no auditados correspondientes a los períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2006 y 2005. ASA vende combustible directamente a las aerolíneas en los aeropuertos de la Compañía.

En 2005 Aeroméxico, Mexicana y Aerolitoral, que hasta 2005 estaban controladas por Consorcio Aeromexico (antes Cintra), generaron en conjunto aproximadamente el 45.7% del total de los ingresos de los aeropuertos de la Compañía. En diciembre de 2005 Cintra vendió su participación accionaria en Mexicana. Tras dicha venta Cintra cambio su denominación a Consorcio Aeroméxico. El Gobierno ejerce el control de Consorcio Aeroméxico a través del IPAB. A su vez, Consorcio Aeroméxico ejerce el control de SEAT, el principal proveedor de servicios de manejo de equipaje y rampa en los aeropuertos de la Compañía. Para una mayor descripción de los ingresos generados por cada una de estas personas relacionadas, véase la sección “Actividades—Principales Clientes” y la Nota 11 a los estados financieros auditados de la Compañía.

La Compañía también paga al Gobierno derechos de uso de instalaciones aeroportuarias. Para una descripción de estos derechos, véase la sección “Comentarios y Análisis de la Administración Sobre la Situación Financiera y los Resultados de Operación—Costo de Operación—Asistencia Técnica y Derechos de Uso de Bienes Concesionados”.

## ACCIONISTAS PRINCIPALES Y ACCIONISTA VENDEDOR

NAFIN, en su carácter de fiduciaria de un fideicomiso constituido por el Gobierno, es propietaria del 48.02% de las acciones representativas del capital social de GACN, y es el Accionista Vendedor en la Oferta Global. NAFIN desempeña su cargo como fiduciaria de conformidad con las instrucciones que le proporciona la SCT. El Accionista Vendedor está ofreciendo en venta la totalidad de las acciones Serie B materia de la Oferta Global, incluyendo las acciones Serie B representadas por ADSs, a razón de ocho acciones Serie B por un ADS, ofrecidas a través de la Oferta Internacional. Después de la Oferta Global (y asumiendo que los Intermediarios Colocadores ejercerán sus Opciones de Sobreasignación), el Accionista Vendedor dejará de ser accionista de la Compañía. Los recursos netos derivados de la venta de las acciones Serie B por el Accionista Vendedor se pagarán al Gobierno.

La siguiente tabla muestra la estructura accionaria de la Compañía al 2 de octubre de 2006, y su estructura accionaria ajustada después de la Oferta Global, asumiendo que (i) el Accionista Vendedor venderá 192'080,000 acciones Serie B (considerando el ejercicio de la Opción de Sobreasignación) a través de la misma y (ii) tomando en cuenta la consolidación de acciones aprobada por asamblea general de accionistas celebrada el 2 de octubre de 2006, por virtud de la cual se aprobó la emisión una nueva acción a cambio de cada 14.69482276 de las acciones representativas del capital social de GACN que se encontraban en circulación:

Accionista	Al 2 de octubre de 2006				Después de la Oferta Global			
	Número de acciones		% del capital		Número de acciones		% del capital	
	Acciones Serie B	Acciones Serie BB	Acciones Serie B	Acciones Serie BB	Acciones Serie B	Acciones Serie BB	Acciones Serie B	Acciones Serie BB
Accionista Vendedor*	192'080,000	—	48.02%	—	—	—	—	—
Aeroinvest <sup>(*)</sup>	141'120,000	—	35.28%	—	141'120,000	—	35.28%	—
SETA <sup>(**)</sup>	8'000,000	58'800,000	2.0%	14.7%	8'000,000	58'800,000	2.0%	14.7%
Publico inversionista	—	—	—	—	192'080,000	—	48.02%	—
Consejeros y directivos	—	—	—	—	—	—	—	—

(\*) Mantenedas en fideicomiso por NAFIN, como fiduciario del Gobierno.

(\*\*) Mantenedas en fideicomiso por GE Capital Bank como fiduciario de Aeroinvest. Adicionalmente a las acciones Serie B de la Compañía de que Aeroinvest es directamente propietaria, dicha sociedad posee el 74.5% de las acciones de SETA. Ver "Accionistas Principales y Accionista Vendedor" Contratos Relacionados con Aeroinvest.

(\*\*) Mantenedas en fideicomiso con BANCOMEXT como fiduciario de SETA. Aeroinvest y SETA son sociedades subsidiarias de Empresas ICA

De conformidad con el Contrato de Participación y el Contrato entre Accionistas celebrado entre NAFIN como fiduciaria del Gobierno, BANCOMEXT como fiduciario de SETA, Aeroinvest y SETA, NAFIN, Aeroinvest y SETA convinieron que antes del cierre de la Oferta Global SETA designará a tres miembros del Consejo de Administración de la Compañía, Aeroinvest designará a tres miembros y NAFIN designará a cinco miembros.

### Accionista Vendedor

NAFIN es la fideicomitente y fiduciaria de un fideicomiso constituido para mantener las acciones representativas del capital social de la Compañía pertenecientes al Gobierno y facilitar la venta de las acciones Serie B en los mercados de capitales internacionales. Los términos del Contrato de Fideicomiso autorizan a NAFIN, en su carácter de fiduciaria, a vender las acciones Serie B afectas a dicho fideicomiso de conformidad con las instrucciones que le proporcione la SCT. De conformidad con dicho Contrato de Fideicomiso, NAFIN deberá pagar al Gobierno los recursos derivados de la venta de dichas acciones, menos los gastos incurridos por la misma en relación con la Oferta Global y cualesquiera impuestos aplicables.

Si la totalidad o cualquier parte de las acciones representativas del capital social de la Compañía que se encuentran afectas a dicho fideicomiso no se venden dentro del plazo de 15 años contados a partir de la fecha de constitución del fideicomiso (es decir, a más tardar el 14 de junio de 2015), la Secretaría de Hacienda y Crédito Público podrá exigir que NAFIN le entregue las acciones que no se hayan vendido.

## **Contratos Relacionados con SETA**

Las bases para la licitación de las acciones Serie BB de GACN adquiridas por SETA exigieron que SETA transmitiera la totalidad de dichas acciones a un fideicomiso con Bancomext con el objeto de garantizar el cumplimiento de sus obligaciones bajo el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, y su obligación de conservar dichas acciones durante un determinado período de tiempo. En virtud de lo anterior, SETA transmitió sus acciones a un fideicomiso con BANCOMEEXT. De conformidad con los estatutos sociales de GACN, el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, el Contrato de Participación y el Contrato de Fideicomiso, SETA está obligada a conservar cuando menos el 51% de sus acciones Serie BB hasta el 14 de junio de 2007, y después de dicha fecha podrá enajenar anualmente hasta una octava parte de dicho 51%. Si al término del plazo inicial de 15 años de vigencia del Contrato de Fideicomiso las acciones propiedad de SETA representan más del 10.0% del capital social de GACN, la vigencia del Contrato de Fideicomiso se prorrogará por un plazo adicional de 15 años. SETA podrá dar por terminado el Contrato de Fideicomiso antes del inicio del segundo plazo de vigencia si (i) las acciones de las que es propietaria representan menos del 10.0% del capital social de GACN, y (ii) el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología se ha dado por terminado. En el supuesto de que el fideicomiso no se dé por terminado dentro del segundo plazo de 15 años, SETA estará obligada a instruir a BANCOMEEXT para que transmita las acciones a un nuevo fideicomiso. SETA estará obligada a depositar en el fideicomiso cualesquiera acciones Serie B adicionales representativas del capital social de GACN que adquiera.

De conformidad con los estatutos sociales de GACN, SETA (en su carácter de titular de las acciones Serie BB) tiene derecho de proponer al Consejo de Administración de la Compañía el o los nombres de los candidatos a ser designados como Director General, designar y remover la mitad de los directivos relevantes (incluyendo al Director de Finanzas, al Director de Operaciones y al Director Comercial), designar a tres miembros del Consejo de Administración y designar a cuando menos un miembro de cada comité. De conformidad con los estatutos sociales de GACN, SETA (en su carácter de titular de las acciones Serie BB) también tiene derecho de vetar algunas decisiones que deben ser aprobadas por los accionistas (incluyendo el pago de dividendos, la reforma de los estatutos sociales de GACN y la modificación de su derecho de designar a ciertos directivos relevantes de esta última). Además, la mayoría de los asuntos que deben ser aprobados por el Consejo de Administración están sujetos a que se obtenga el voto favorable de los consejeros designados por SETA (en su carácter de titular de las acciones Serie BB). Véase la sección “Descripción del Capital Social—Facultades del Consejo de Administración”. En el caso de que se diera por terminado el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, los derechos especiales de SETA quedarán sin efectos y las acciones Serie BB se convertirán en acciones Serie B. Si en cualquier momento anterior al 14 de junio de 2015 SETA tuviese acciones Serie BB que representen menos del 7.65% del capital social de GACN, SETA perderá sus derechos de veto (aunque el resto de sus derechos no se verán afectados). Si en cualquier momento posterior al 14 de junio de 2015 SETA tuviese acciones Serie BB que representen menos del 7.5% del capital social de la GACN, dichas acciones se convertirán obligatoriamente en acciones Serie B y todos los derechos especiales de SETA quedarán sin efecto. En tanto SETA sea titular de cuando menos el 7.65% del capital social de GACN, ya sea antes o después del 15 de junio de 2015, todos sus derechos especiales continuarán vigentes. Además, los accionistas de SETA se han reservado ciertos derechos de veto relacionados con el ejercicio de los derechos especiales de la misma, lo cual incrementa el riesgo de que no se obtenga consenso en las asambleas de accionistas de SETA y, en consecuencia, en las asambleas de accionistas de la Compañía.

Los estatutos sociales de GACN, el Contrato de Participación y el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología también contienen ciertas disposiciones encaminadas a evitar los conflictos de intereses entre SETA y la Compañía, tales como la aprobación de ciertas Operaciones relacionadas por el Comité de Prácticas Societarias de la Compañía. Para una descripción de los derechos de SETA con respecto a la administración de la Compañía, véanse las secciones “Administración—Comités” y “Descripción del Capital Social”.

De conformidad con el Contrato de Participación y el Contrato de Fideicomiso antes descrito, los accionistas principales de SETA (que actualmente son Aeroinvest y Aéroports de Paris) están obligados a conservar en conjunto cuando menos el 51% de las acciones representativas del capital de SETA hasta el 14 de junio de 2015, de acuerdo a lo anterior, (i) Aeroinvest está obligada a conservar cuando menos el 25.5% de dicho 51% de acciones hasta dicha fecha y (ii) Aéroports de Paris está obligada a conservar cuando menos el 10% de dicho 51% de acciones hasta dicha fecha, en el entendido, de que, en caso de que el número de acciones representativas del capital social de SETA que conserven tanto Aeroinvest, como Aéroports de Paris conjuntamente, no sea el suficiente para cumplir con la obligación de conservar conjuntamente cuando menos el 51% de dicho capital social, Aeroinvest deberá adquirir la diferencia de acciones que sean suficientes para cumplir con dicha obligación. En la medida en que alguno de dichos accionistas adquiera acciones representativas del capital social de SETA que excedan de porcentaje mínimo de participación que está obligada a mantener, dichas acciones podrán venderse libremente. No existe garantía de que el Contrato de Participación o el Contrato de Fideicomiso no se modificarán con el objeto de reducir o eliminar estos compromisos de participación accionaria. De conformidad con el Contrato de Fideicomiso, en el supuesto de que SETA o sus accionistas incumplan con cualquiera de sus obligaciones bajo el mismo, o de que SETA incumpla con cualquiera de sus obligaciones bajo el Contrato de Participación o el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, después de haber recibido un aviso de incumplimiento y de haber transcurrido el plazo previsto para subsanar dicho incumplimiento, el fiduciario podrá vender el 5.0% de las acciones afectas al fideicomiso y entregar los recursos derivados de dicha venta a la Compañía con el objeto de resarcirla por los daños y perjuicios que haya sufrido como resultado de dicho incumplimiento.

De conformidad con el Contrato entre Accionistas celebrado por Aeroinvest y Aéroports de Paris, dichos accionistas de SETA convinieron que Aéroports de Paris tendrá derecho de designar a un miembro del Consejo de Administración de la Compañía y Aeroinvest tendrá derecho de designar a dos miembros, uno de los cuales deberá tener el carácter de independiente de conformidad con lo dispuesto por la Ley Sarbanes-Oxley de 2002 de los Estados Unidos. De conformidad con el Contrato entre Accionistas, los derechos para designar a ciertos directivos relevantes de la Compañía se ejercerán de la siguiente manera: Aeroinvest designará al Director General, al Director de Finanzas, al Director de Recursos Humanos y al Director Jurídico de la Compañía; y Aéroports de Paris designará al Director de Operaciones, al Director Comercial y al Director de Seguridad y Control de Calidad.

Asimismo, Aeroinvest y Aéroports de Paris han convenido que:

- Aeroinvest designará a un miembro del Comité Ejecutivo de la Compañía y Aéroports de Paris designará a dos de sus miembros, y
- Aeroinvest y Aéroports de Paris designarán en forma conjunta a cuando menos un miembro del Comité de Auditoría, el Comité de Nominaciones y el Comité de Prácticas Societarias de la Compañía.

El Contrato entre Accionistas de SETA también requiere unanimidad de votos de Aeroinvest y Aéroports de Paris para aprobar (i) la constitución de cualquier prenda u otro gravamen sobre las acciones representativas del capital social de SETA y las acciones representativas del capital social de GACN que son propiedad de SETA, (ii) cualquier reforma a los estatutos sociales de SETA o al Contrato entre Accionistas, (iii) la fusión, escisión o disolución de la Compañía, (iv) cualquier reforma a los estatutos sociales de GACN o la terminación de su contrato social, el Contrato de Participación, el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología o cualesquiera contratos relacionados con los mismos, (v) cualquier cambio en la estructura del capital social de la Compañía, (vi) la conversión de las acciones Serie BB a acciones Serie B, y (vii) cualquier venta o enajenación de las acciones representativas del capital social de SETA.

Además, de conformidad con el Contrato entre Accionistas de SETA, la transmisión de las acciones representativas del capital social de SETA por parte de Aeroinvest o de Aéroports de Paris a un tercero no relacionado con las mismas está sujeta a ciertos derechos de preferencia a favor del otro accionista, y en

algunas circunstancias las transmisiones de acciones por parte de Aeroinvest están sujetas al derecho de Aéroports de Paris de exigir que sus acciones también se incluyan en dicha venta. Además, el Contrato entre Accionistas de SETA confiere opciones de compra o venta obligatoria con respecto a las acciones de SETA que son propiedad de Aeroinvest, en virtud de las cuales, a partir del 14 de junio de 2009 y hasta la fecha que ocurra más tarde de entre el 14 de junio de 2015 y el semi-aniversario de la fecha de terminación del Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología, en determinadas circunstancias:

- Aéroports de Paris podrá exigir que Aeroinvest compre la totalidad o una parte de las acciones de SETA que son propiedad de Aéroports de Paris, y
- En el supuesto de que las partes no logren llegar a un acuerdo definitivo con respecto a alguna cuestión que deba ser aprobada por el consejo de administración o la asamblea de accionistas de SETA, Aeroinvest podrá exigir que Aéroports de Paris le venda la totalidad o una parte de las acciones de SETA que son propiedad de Aéroports de Paris.

### **Contratos Relacionados con Aeroinvest**

En junio de 2005 SETA cedió a Aeroinvest una opción para adquirir acciones Serie B representativas del 36% del capital social de GACN que se encontraba en circulación a dicha fecha (mismas que actualmente representan el 35.28% del capital en circulación de GACN). En diciembre de 2005 Aeroinvest compró estas acciones del Gobierno de acuerdo con dicha opción, adquiriendo 2'073,373,387 acciones Serie B del Gobierno (actualmente equivalentes a 141'120,000 nuevas acciones como resultado del Split Inverso) por un precio total de compra de \$203.3 millones de Dólares (el cual fue determinado con base en un precio inicial de \$1.28 Dólares por acción más un prima anual del 5%, sujeta a disminuciones como consecuencia de pago de dividendos decretados y pagados por la Compañía). Aeroinvest transmitió dichas acciones a un fideicomiso de garantía a favor de WestLB AG con el objeto de garantizar sus obligaciones bajo un contrato de crédito por \$125 millones de Dólares cuyos recursos se utilizaron para financiar la adquisición de dichas acciones. El plazo del contrato de crédito entre Aeroinvest y WestLB AG es de 18 meses con la posibilidad de ser prepago por Aeroinvest en cualquier momento. El crédito está garantizado por un fideicomiso de garantía que mantiene las acciones Serie B adquiridas. De conformidad con dicho contrato, Aeroinvest tiene el derecho de instruir al fiduciario sobre la forma en que éste deberá votar las acciones afectas al fideicomiso, siempre y cuando no haya ocurrido y subsista alguna causal de incumplimiento. Adicionalmente, Aeroinvest deberá mantener por lo menos el porcentaje actual de participación que actualmente tiene en SETA y en la Compañía, asegurar que SETA mantenga su porcentaje de participación actual en la Compañía y mantener una razón mínima de gastos financieros a EBITDA. En virtud de que SETA cedió a Aeroinvest la opción otorgada por el Gobierno para adquirir las acciones Serie B, Aeroinvest se ha obligado frente a SETA y Aéroports de Paris a votar las acciones Serie B en el mismo sentido en el que SETA vote sus acciones Serie BB. Asimismo, Aeroinvest celebró un contrato de crédito con WestLB AG por \$15 millones de Dólares, mismo que recientemente fue modificado para, entre otras cosas, incrementar el monto del crédito por \$40 millones de Dólares, para un total de \$55 millones de Dólares, con el objeto de proveer a Aeroinvest de mayor liquidez para capital de trabajo y otros fines corporativos en general. El 25 de octubre de 2006, Halkin Finance Plc, una sociedad afiliada de Merrill Lynch & Co. adquirió de WestLB AG los Créditos Aeroinvest, mediante un contrato de cesión respecto de cada crédito. El contrato de crédito por \$55 millones de Dólares incluye una cláusula de incumplimiento cruzado por la cual una causa de incumplimiento por parte de Aeroinvest bajo el crédito por \$125 millones de Dólares constituiría una causa de incumplimiento bajo el crédito por \$55 millones de Dólares y viceversa. Como resultado de las cesiones de los créditos mencionados, Halkin Finance Plc tendría el derecho de vender las acciones Serie B propiedad de Aeroinvest depositadas en el fideicomiso de garantía, en el caso de que Aeroinvest incumpliera sus obligaciones bajo el crédito por \$125 millones de Dólares. Asimismo, las subsidiarias de Aeroinvest, incluyendo la Compañía, están obligadas, de conformidad con los Créditos Aeroinvest, a cumplir con ciertos compromisos, incluyendo (a) restricciones para la contratación de deuda, sujeto a ciertas excepciones, incluyendo (i) aquella deuda contraída con anterioridad a la celebración de los Créditos Aeroinvest, (ii) aquella deuda contraída entre Aeroinvest o GACN y cualquiera de nuestras subsidiarias y Aeroinvest y (iii) aquella contraída con el objeto de prepagar los Créditos Aeroinvest, (b) Restricciones en ciertas constituciones de gravámenes,

transmisiones de activos, fusiones y modificaciones sustanciales de negocio; y (c) una obligación por la cual GACN debe pagar anualmente cualquier cantidad en efectivo como dividendo (calculado con base en el EBITDA menos impuestos, compromisos de inversiones de capital y cantidades comprometidas de conformidad con nuestras concesiones y ciertos de los contratos de los que somos parte). Los Créditos Aeroinvest establecen asimismo que, en el caso de cierto daño o menoscabo a las propiedades o activos, Aeroinvest y sus subsidiarias deberán aplicar cualquier recurso proveniente del cobro de seguros que no haya sido reinvertido en el negocio para el prepago de los Créditos Aeroinvest. Actualmente Aeroinvest está negociando con sus acreedores el refinanciamiento de sus obligaciones bajo los Créditos Aeroinvest con Halkin Finance Plc.

Como resultado de los Créditos Aeroinvest con Halkin Finance Plc, la Compañía considera que le podrá ser requerido el obtener una autorización o dispensa por parte de Halkin Finance Plc, que le permita incurrir en una cantidad adicional significativa de deuda y la Compañía no puede asegurar que dicha autorización será obtenida.

En el supuesto de que Aeroinvest incumpla con sus obligaciones bajo los Créditos Aeroinvest, Halkin Finance Plc tendría el derecho de vender las acciones Serie B propiedad de Aeroinvest. Asimismo, las subsidiarias de Aeroinvest, incluyendo la Compañía, están obligadas, de conformidad con el contrato de crédito, a cumplir con ciertos compromisos, incluyendo restricciones para la contratación de deuda (lo cual limita nuestra capacidad para contraer deuda por una cantidad superior a \$4 millones de Dólares, en el curso ordinario de negocios o para adquirir nuevos créditos, sin embargo, permite créditos celebrados ínter compañías y cartas de crédito requeridas en términos de algunos de los contratos en que somos parte o de nuestras concesiones), la constitución de gravámenes y algunas transmisiones de activos, así como una obligación por la cual debe causar que paguemos anualmente cualquier cantidad en efectivo como dividendo (calculado con base en el EBITDA menos impuestos, compromisos de inversiones de capital y cantidades comprometidas de conformidad con nuestras concesiones y cierto de los contratos en que somos parte). Asimismo, si el valor de nuestros activos disminuyeran más del 5% mensualmente, Aeroinvest estaría obligado a hacernos pagar dividendos en su favor, los cuales Aeroinvest por su parte estaría obligado a destinar al prepago del crédito (sujeto a que mantengamos el suficiente efectivo para cumplir con nuestros compromisos de inversión). Actualmente Aeroinvest está negociando con sus acreedores el refinanciamiento de sus obligaciones bajo este contrato de crédito con Halking.

De conformidad al Contrato de Participación que fue celebrado como parte de la operación en virtud de la cual SETA adquirió las acciones Serie BB de GACN en 2000, en el caso de que SETA ejerciere la opción para suscribir las acciones Serie B del Gobierno, representativas del capital social de GACN, SETA estaría obligado a vender dichas acciones o depositar las mismas en un fideicomiso de voto. En relación con lo anterior, en diciembre 2005 Aeroinvest, SETA y NAFIN celebraron un convenio en el que se especificaron los términos del fideicomiso de voto y se convino que las partes deberán acordar las condiciones que se deberán de cumplir a fin de que Aeroinvest se encuentre obligado a vender las acciones o aportarlas al fideicomiso de voto en o después de diciembre de 2010. De acuerdo con este convenio, las acciones en este fideicomiso estarían obligadas a ser votadas en el mismo sentido en que sean votadas la mayoría de las acciones en las asambleas de accionistas de GACN, con la excepción de que Aeroinvest podrá votar dichas acciones depositadas con relación a ciertos derechos asignados a los accionistas minoritarios, de acuerdo la legislación aplicable. Dentro de algunos otros derechos consignados en este fideicomiso de voto, los derechos de voto de Aeroinvest incluirían el derecho para (i) designar un consejero por cada 10% del capital de la Compañía de que sea propietario y (ii) votar sus acciones Serie B en asuntos relacionados con la aprobación del pago de dividendos y la aprobación de la Información financiera. Para esos efectos Aeroinvest tiene derecho a recibir todos los recursos derivados de la venta de las acciones depositadas en este fideicomiso. En el caso de que Aeroinvest se vea obligado a depositar sus acciones Serie B en el fideicomiso de voto, no consideramos que los términos del fideicomiso afecten sustancialmente el control de Aeroinvest sobre la Compañía.

Aeroinvest y sus filiales podrán colocar órdenes de compra de acciones Serie B a través de la Oferta Global. Está previsto que dichas órdenes no representarán más del 4% del capital social de GACN. No existe garantía de que efectivamente se colocarán dichas órdenes ni de que, en el supuesto de que se coloquen, dichas acciones se adjudicarán a Aeroinvest y/o sus subsidiarias.

En cumplimiento a lo establecido en el segundo párrafo del artículo 49 de la LMV, la Compañía tendrá en sus oficinas a disposición del público inversionista para su consulta, una copia del Contrato de Participación y del Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología.

## DESCRIPCIÓN DEL CAPITAL SOCIAL

A continuación se incluye cierta información con respecto al capital social de GACN. Dicha información constituye un resumen de las principales disposiciones de los estatutos sociales de GACN y la ley.

### General

GACN se constituyó el 28 de mayo de 1998 bajo la forma de sociedad anónima de capital variable. Hasta hace poco GACN contaba con capital variable, pero en diciembre de 2005 convirtió las acciones representativas de la parte variable de su capital a acciones representativas de la parte fija. En consecuencia, actualmente todas las acciones que se encuentran en circulación corresponden a la parte fija del capital social de GACN.

El 2 de octubre de 2006 GACN reformó totalmente sus estatutos sociales con el objeto de incluir en los mismos las disposiciones exigidas por la LMV. En consecuencia, GACN se convirtió en una sociedad anónima bursátil de capital variable, una nueva forma de organización para las sociedades cuyas acciones se encuentran inscritas en el RNV de la CNBV y se cotizan en la BMV.

### Variaciones del Capital Social en los Últimos Tres Ejercicios

En los últimos tres ejercicios sociales el capital social de GACN ha tenido únicamente la siguiente variación:

En la asamblea general ordinaria y extraordinaria, celebrada el 28 de agosto de 2006, se resolvió aumentar el capital social de GACN en la cantidad de \$88'168,936.75 pesos, mediante la emisión de 117'558,582 acciones Serie B, suscritas y pagadas por Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C., como Fiduciaria del Fideicomiso constituido el 14 de junio de 2000 (actualmente dichas acciones equivalen a 8'000,000 como resultado del Split Inverso).

### Capital Social Suscrito y Pagado

La siguiente tabla muestra el capital autorizado y el capital social suscrito y pagado en circulación de GACN al 2 de octubre de 2006, tomando en cuenta la consolidación de acciones aprobada por asamblea general de accionistas celebrada el 2 de octubre de 2006, por virtud de la cual se aprobó la emisión una nueva acción a cambio de cada 14.69482276 de las acciones representativas del capital social de GACN que se encontraban en circulación:

Capital Social		
	Autorizado	En circulación
Acciones Serie B.....	341,200,000	341,200,000
Acciones Serie BB .....	58,800,000	58,800,000
Total .....	<u>400,000,000</u>	<u>400,000,000</u>

Dentro de sus respectivas series, todas las acciones confieren los mismos e imponen las mismas obligaciones a sus tenedores. Las acciones Serie BB tienen los derechos especiales descritos más adelante.

De conformidad con los estatutos sociales de GACN, las acciones representativas de su capital social tienen las siguientes características:

- *Acciones Serie B.* Actualmente las acciones Serie B representan el 85.3% del capital social de GACN. Las acciones Serie B pueden ser adquiridas por personas físicas o morales mexicanas o extranjeras.

- *Acciones Serie BB.* Actualmente las acciones Serie BB representan el 14.7% del capital social de GACN. Las acciones Serie BB, que están emitidas con fundamento en lo dispuesto por el artículo 112 de la LGSM, pueden ser adquiridas por personas físicas o morales, mexicanas o extranjeras.

De conformidad con la Ley de Aeropuertos y la Ley de Inversión Extranjera, los inversionistas extranjeros no podrán ser titulares, directa o indirectamente, de más del 49% de las acciones representativas del capital social de un concesionario aeroportuario a menos que se obtenga autorización de la Comisión Nacional de Inversión Extranjera. Actualmente y con posterioridad a la Oferta Global, el porcentaje de participación de inversión extranjera, directa o indirecta, en la Compañía no excede, ni excederá el límite antes señalado.

### **Derechos de Voto y Asambleas de Accionistas**

De conformidad con el artículo 112 de la LGSM, cada acción Serie B y Serie BB confiere a su tenedor el derecho a un voto en las asambleas generales de accionistas. Los tenedores de las acciones Serie BB tienen derecho a designar a tres miembros del Consejo de Administración.

De conformidad con los estatutos sociales de GACN, las asambleas de accionistas pueden ser ordinarias, extraordinarias y especiales. Son asambleas ordinarias las que se reúnen para tratar cualquier asunto que no esté reservado expresamente para la asamblea extraordinaria. Las asambleas ordinarias se celebrarán cuando menos una vez al año, dentro de los cuatro meses siguientes al cierre de cada ejercicio social, para aprobar, entre otras cuestiones, el informe del Consejo de Administración con respecto a los estados financieros, la designación o ratificación de los miembros del Consejo de Administración, el decreto de dividendos y la determinación de los emolumentos de los consejeros. De conformidad con la LMV, la asamblea ordinaria de accionistas deberá ocuparse, además de los asuntos antes descritos, de aprobar cualquier operación que involucre el 20% o más de los activos consolidados de la Compañía, ya sea en un mismo acto o en una serie de actos sucesivos, dentro de un mismo ejercicio.

Son asambleas extraordinarias las que se reúnen para considerar cualquiera de los siguientes asuntos:

- la prórroga de la duración, o la disolución de GACN;
- el aumento o disminución de la parte fija del capital social;
- el cambio de objeto o nacionalidad;
- la transformación, fusión o escisión de GACN;
- la amortización de acciones, o la emisión de acciones preferentes u obligaciones;
- la cancelación de la inscripción de las acciones Serie B en el RNV o en cualquier bolsa de valores en la que se coticen;
- la reforma de los estatutos sociales; y
- cualquier otro asunto que de conformidad con la ley o los estatutos sociales de GACN deba ser aprobado por la asamblea extraordinaria.

Son asambleas especiales de accionistas las que reúnen a los accionistas de una determinada serie para considerar cualquier asunto que afecte a dichos accionistas pero no a los accionistas de otras series.

Las asambleas de accionistas deberán celebrarse en el domicilio social, que en el caso de GACN es la Ciudad de México. Las convocatorias para las asambleas de accionistas deberán ser hechas por el Presidente del Consejo de Administración, el Secretario, cualesquiera dos consejeros, el Comité de

Auditoría o el Comité de Prácticas Societarias. Cualquier accionista o grupo de accionistas que represente cuando menos el 10% del capital social de GACN tendrá derecho de solicitar al Presidente del Consejo de Administración, al Comité de Auditoría o al Comité de Prácticas Societarias, que convoque una asamblea de accionistas para tratar los asuntos indicados en su solicitud. En el supuesto de que el Presidente del Consejo de Administración, al Comité de Auditoría o al Comité de Prácticas Societarias no convoque dicha asamblea dentro de los 15 días naturales siguientes a la recepción de dicha solicitud, el accionista o grupo de accionistas que represente cuando menos el 10% del capital social de GACN podrá solicitar que dicha convocatoria se hecha por un juez competente.

Las convocatorias para las asambleas de accionistas deberán publicarse en el Diario Oficial de la Federación o en un diario de circulación nacional con cuando menos 15 días naturales de anticipación a la fecha establecida para la asamblea. Las convocatorias indicarán el lugar, día y hora de la asamblea, contendrán el orden del día con la mención de los asuntos a tratar de la misma y deberán ser firmadas por la persona o personas que las hagan, en el concepto de que las hiciese el Consejo de Administración bastará con la firma del Presidente o del Secretario de dicho órgano, y en caso de que las hiciere alguno de los comités facultados bastará la firma del Presidente del comité de que se trate. Las asambleas de accionistas podrán celebrarse sin necesidad de convocatoria previa, si todas las acciones en circulación representativas del capital social de GACN se encuentran representadas en la asamblea.

Para poder ser admitidos en las asambleas, los accionistas deberán: (i) estar registrados en el libro de registro de acciones de GACN, (ii) solicitar, a más tardar el día hábil anterior a la fecha señalada para la celebración de la asamblea, la tarjeta de admisión correspondiente y (iii) exhibir dicha tarjeta de admisión conjuntamente con la constancia de depósito en la secretaría de GACN de los certificados o títulos de acciones correspondientes, o de los certificados o constancias de depósito de dichas acciones expedidas por alguna institución para el depósito de valores o una institución de crédito nacional o extranjera, en los términos de las disposiciones aplicables de la LMV. El libro de registro de acciones se cerrará tres días hábiles antes de la fecha fijada para la celebración de la asamblea. Los accionistas podrán ser representados en las asambleas de accionistas por la persona o personas designadas mediante carta poder firmada ante dos testigos o mediante formularios elaborados por GACN. Los miembros del Consejo de Administración no podrán representar a los accionistas en las asambleas.

#### *Quórum*

A fin de que las asambleas ordinarias de accionistas celebradas en virtud de primera convocatoria sean válidas, cuando menos el 50% de las acciones representativas del capital social deberán estar representadas, y las resoluciones serán válidas si son adoptadas por el voto favorable de la mayoría de las acciones presentes o representadas en la asamblea. Las asambleas ordinarias de accionistas celebradas en virtud de segunda o ulterior convocatoria serán válidamente celebradas cualquiera que sea el número de acciones representadas en la asamblea, y sus resoluciones serán válidamente adoptadas por voto mayoritario.

A fin de que las asambleas extraordinarias y especiales de accionistas celebradas en virtud de primera convocatoria sean válidas, cuando menos el 75% de las acciones representativas del capital social deberá estar representado en la asamblea. Las asambleas extraordinarias de accionistas celebradas en virtud de segunda o ulterior convocatoria serán válidamente celebradas cualquiera que sea el número de acciones representadas en la asamblea. Para las asambleas extraordinarias celebradas en virtud de primera o ulterior convocatoria, sus resoluciones serán válidas cuando sean adoptadas por el voto favorable de las acciones que representen más del 50% del capital social.

No obstante lo anterior, las resoluciones de las asambleas extraordinarias con respecto a los siguientes asuntos únicamente serán válidas cuando sean adoptadas por el voto favorable de las acciones que representen cuando menos el 75% del capital social:

- cualquier reforma a los estatutos sociales de GACN que tenga por objeto (i) modificar o eliminar las facultades de los comités, o (ii) cancelar o modificar los derechos otorgados a los accionistas minoritarios;
- cualquier resolución que conlleve la cancelación o cesión de derechos derivados de los títulos de concesiones de la Compañía;
- la terminación anticipada del Contrato de Participación celebrado entre SETA y el Gobierno con motivo de la venta de las acciones Serie BB por parte de este último a SETA;
- cualquier fusión de GACN con sociedades que no estén directamente relacionadas con la línea principal de negocios de la Compañía, y
- cualquier escisión, disolución o liquidación de GACN.

Además, de conformidad con los estatutos sociales de GACN, cualquier resolución relacionada con la cancelación de la inscripción de las acciones Serie B en el RNV o en la BMV deberá ser adoptada por el voto favorable de las acciones que representen cuando menos el 95% del capital social.

#### *Derechos de Veto de los Tenedores de las Acciones Serie BB*

En tanto las acciones de la Serie BB, emitidas conforme al artículo 112 de la LGSM, representen cuando menos el 7.65% del capital social de GACN, a efecto de que la asamblea ordinaria o extraordinaria de accionistas, según sea el caso, adopte válidamente cualquier resolución respecto de los asuntos que se mencionan a continuación, se requerirá el voto favorable de cuando menos el 95% de las acciones representativas del capital social de GACN o el voto favorable de la mayoría de las acciones Serie BB:

- aprobación de los estados financieros de GACN y sus subsidiarias;
- liquidación o disolución anticipada de GACN;
- aumentos o disminuciones del capital social de GACN y sus subsidiarias;
- declaración y pago de dividendos;
- reforma de los estatutos sociales de GACN;
- fusiones, escisiones, reclasificaciones o consolidación o división de acciones;
- otorgamiento o modificación de derechos especiales de las series en que se divide en capital social de GACN;
- cualquier decisión que tenga por objeto modificar o anular las resoluciones válidamente adoptadas por el Consejo de Administración que requieran el voto favorable de los consejeros designados por los accionistas de la Serie BB, y
- cualquier resolución por parte de los accionistas de GACN sobre cualquiera de los asuntos que requieren el voto favorable de los consejeros designados por los accionistas de la Serie BB.

#### *Derecho de Separación*

Cualquier accionista que haya votado en contra de una resolución válidamente adoptada por una asamblea de accionistas con respecto a (i) un cambio de objeto o nacionalidad de GACN, (ii) la transformación de GACN de un tipo de sociedad a otro, (iii) una fusión en la que GACN sea la sociedad

fusionada, o la dilución de su capital social en más del 10%, o (iv) una escisión, podrá separarse de GACN y solicitar a la misma el pago de sus acciones siempre y cuando presente dicha solicitud dentro de los 15 días siguientes a la clausura de la asamblea de accionistas que haya adoptado dicha resolución. Las acciones de dicho accionista se pagarán al precio que resulte más bajo de entre (a) el 95% del precio promedio de cotización de dichas acciones en la BMV durante los 30 días de operaciones con dichas acciones anteriores a la fecha de la asamblea, o (b) el valor en libros de las acciones conforme a los últimos estados financieros auditados aprobados por la asamblea de accionistas.

### **Facultades del Consejo de Administración**

El Consejo de Administración tiene la representación legal de la Compañía. De conformidad con los estatutos sociales de GACN, el Consejo de Administración deberá tener, entre otras, las siguientes facultades y atribuciones:

- establecer las estrategias generales para la conducción del negocio;
- establecer el plan de negocios y el presupuesto de inversiones de la Compañía;
- aprobación de inversiones de capital fuera del presupuesto anual aprobado para cada ejercicio social;
- proponer aumentos del capital social de las subsidiarias de GACN;
- aprobar, con la previa aprobación del Comité de Prácticas Societarias, entre otras cosas, (i) el programa maestro de desarrollo quinquenal de los aeropuertos operados por las subsidiarias de GACN que se presentará para la aprobación de la SCT, así como sus modificaciones, (ii) las políticas y lineamientos para el uso o goce de los bienes que integren el patrimonio de GACN y sus subsidiarias por parte de personas relacionadas, (iii) las operaciones, cada una en lo individual, con personas relacionadas que pretendan celebrar GACN o sus subsidiarias, sujeto a ciertas excepciones limitadas, (iv) las dispensas para que un consejero, directivo relevante o persona con poder de mando, aproveche oportunidades de negocio para sí o a favor de terceros, que correspondan a GACN o a las sociedades que ésta controle o en las que tenga una influencia significativa, que excedan de los límites establecidos en el inciso (iii) del siguiente párrafo, (v) la manera en que GACN votará sus acciones en las asambleas de accionistas de sus subsidiarias, (vi) la estructura administrativa del grupo corporativo al que pertenece GACN, así como sus modificaciones, (vii) la designación del Director General de entre los candidatos propuestos por los miembros del Consejo de Administración designados por los accionistas de la Serie BB, su retribución integral y su remoción por causas debidamente justificadas, y (viii) las políticas para la designación y retribución integral de directivos relevantes, que se deberán ajustar a lo dispuesto por el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología;
- aprobar, con la previa opinión del Comité de Auditoría, entre otras cosas, (i) los estados financieros de GACN y sus subsidiarias, (ii) la adquisición y enajenación por parte de GACN, de acciones representativas de su propio capital social, sujeto a ciertas excepciones limitadas, (iii) las políticas para el otorgamiento de mutuos, préstamos o cualquier tipo de créditos o garantías a personas relacionadas, (iv) los lineamientos en materia de control interno y auditoría interna de GACN y sus subsidiarias, (v) las políticas contables de la Compañía, ajustándose a los principios de contabilidad reconocidos o expedidos por la CNBV mediante disposiciones de carácter general, (vi) la contratación de los auditores externos de la Compañía, (vii) la enajenación por parte de GACN de acciones representativas del capital social de sus subsidiarias, y (viii) las operaciones que se ejecuten, ya sea simultánea o sucesivamente, que por sus características puedan considerarse como una sola operación y que pretendan llevarse a cabo por GACN o sus subsidiarias, en el lapso de un ejercicio social, cuando sean inusuales o no recurrentes, o bien, su importe represente, con base en cifras correspondientes al cierre del trimestre anterior, que involucren (a) la adquisición o enajenación de bienes con un valor igual o superior al 5% de los activos consolidados de la

Compañía o 2.0 millones de Dólares, incluyendo la enajenación de las acciones representativas del capital social de las subsidiarias de GACN, o (b) el otorgamiento de garantía o la asunción de pasivos por un monto total igual o superior al 5% de los activos consolidados de la Compañía, 5.0 millones de Dólares o cuando se exceda el nivel de endeudamiento establecido en el plan de negocios anual, mismo que deberá ser al menos conforme a una razón deuda/capital igual al 50/50%, entendiéndose deuda total/capital contable total;

- establecimiento de nuevos comités y delegación de facultades a los mismos, o modificación de las facultades de los comités existentes;
- la designación de los miembros del Comité de Prácticas Societarias y el Comité de Auditoría; en el entendido de que por lo menos uno de sus miembros deberá ser designado de entre los propuestos por los consejeros designados por los accionistas de la Serie BB;
- aprobación y presentación de propuestas a la asamblea de accionistas respecto de (a) la política de dividendos de GACN y (b) la aplicación de sus utilidades;
- designación de consejeros provisionales, sin intervención de la asamblea de accionistas, cuando ocurran ciertos supuestos;
- aprobación de las ofertas públicas de adquisición de acciones;
- presentar a la asamblea general de accionistas que se celebre con motivo del cierre del ejercicio social: (i) los informes anuales del Comité de Auditoría y del Comité de Prácticas Societarias, (ii) el informe anual del Director General, acompañado del dictamen del auditor externo y la opinión del Consejo de Administración sobre el contenido de dicho informe, (iii) el informe en el que se contengan las principales políticas y criterios contables y de información seguidos en la preparación de la información financiera, y (iv) el informe sobre las operaciones y actividades en las que hubiere intervenido conforme a lo previsto en la LMV;
- designar y destituir al Auditor Interno y establecer las funciones y atribuciones del mismo;
- aprobar las políticas de información y comunicación con los accionistas y el mercado, así como con los Consejeros y directores relevantes;
- determinar las acciones que correspondan a fin de subsanar las irregularidades que sean de su conocimiento e implementar las medidas correctivas correspondientes;
- establecer los términos y condiciones a los que se ajustará el Director General en el ejercicio de sus facultades de actos de dominio, y
- ordenar al Director General la revelación al público de los eventos relevantes de que tenga conocimiento.

Para que las resoluciones adoptadas por el Consejo de Administración sobre los asuntos antes mencionados sean válidas, deberán ser aprobadas por los miembros del Consejo de Administración designados por los accionistas de la Serie BB.

#### *Facultades de los Consejeros Designados por los Accionistas de la Serie BB*

Los miembros del Consejo de Administración designados por los accionistas de la Serie BB tienen derecho de (i) proponer al Consejo de Administración el o los nombres de los candidatos a ser designados como Director General de la Compañía, (ii) remover al Director General de la Compañía, (iii) designar y remover a la mitad de los directivos relevantes de la Compañía de conformidad con los

lineamientos establecidos en el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología y los lineamientos aprobados por el Consejo de Administración, y (iv) designar a cuando menos uno de los miembros de cada uno de los comités del Consejo de Administración.

Además, en tanto las acciones Serie BB representen cuando menos el 7.65% del capital social de GACN, ciertos asuntos que de conformidad con los estatutos sociales de la misma deban ser aprobados por el Consejo de Administración de conformidad con lo antes descrito, deberán ser aprobado por el voto favorable de la mayoría de los consejeros designados por los accionistas de la Serie BB.

#### *Deberes de Diligencia y Lealtad*

La LMV impone a los consejeros deberes de diligencia y lealtad. El deber de diligencia implica que los consejeros de la Compañía deben actuar de buena fe y en el mejor interés de la misma. Al efecto, los consejeros de la Compañía están obligados a solicitar al Director General, a los directivos relevantes y a los auditores externos la información que sea razonablemente necesaria para la toma de decisiones. Los consejeros que falten a su deber de diligencia serán solidariamente responsables por los daños y perjuicios que causen a la Compañía o sus subsidiarias.

El deber de lealtad implica que los consejeros de la Compañía deben guardar confidencialidad respecto de la información que adquieran con motivo de sus cargos y deben abstenerse de participar en la deliberación y votación de cualquier asunto en el que tengan algún conflicto de interés. Los consejeros incurrirán en deslealtad frente a la Compañía cuando obtengan beneficios económicos para sí, cuando a sabiendas favorezcan a un determinado accionista o grupo de accionistas, o cuando aprovechen oportunidades de negocios sin contar con una dispensa del Consejo de Administración. El deber de lealtad también implica que los consejeros deben (i) informar al comité de auditoría y a los auditores externos todas aquellas irregularidades de las que adquieran conocimiento durante el ejercicio de sus cargos, y (ii) abstenerse de difundir información falsa y de ordenar u ocasionar que se omita el registro de operaciones efectuadas por la Compañía, afectando cualquier concepto de sus estados financieros. Los consejeros que falten a su deber de lealtad serán susceptibles de responsabilidad por los daños y perjuicios ocasionados a la Compañía o sus subsidiarias como resultado de los actos u omisiones antes descritos. Esta responsabilidad también es aplicable a los daños y perjuicios ocasionados a la Compañía con resultado de los beneficios económicos obtenidos por los consejeros o por terceros como resultado del incumplimiento de su deber de lealtad.

Los consejeros pueden verse sujetos a sanciones penales consistentes en hasta 12 años de prisión en caso de que cometan actos de mala fe que afecten a la Compañía, incluyendo la alteración de sus estados financieros e informes.

Las acciones de responsabilidad por los daños y perjuicios derivados de la violación de los deberes de diligencia y lealtad de los consejeros podrán ser ejercidas por la Compañía o para beneficio de ésta por los accionistas que en lo individual o en conjunto sean titulares de acciones que representen el 5% o más de su capital social. Las acciones penales únicamente podrán ser ejercidas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público oyendo la opinión de la CNBV.

Los consejeros no incurrirán en las responsabilidades antes descritas (incluyendo las responsabilidades penales) cuando actuando de buena fe (i) den cumplimiento a los requisitos establecidos por la ley para la aprobación de los asuntos que compete conocer al Consejo de Administración o a sus comités, (ii) tomen decisiones con base en información proporcionada por directivos relevantes o por terceros cuya capacidad y credibilidad no ofrezca motivo de duda razonable, y (iii) hayan seleccionado la alternativa más adecuada a su leal saber y entender, o los efectos patrimoniales negativos no hayan sido previsibles.

#### *Responsabilidades Adicionales de los Consejeros*

Además de los deberes de diligencia y lealtad previstos en la LMV, los estatutos sociales de GACN establecen que una vez que al menos el 51% de las acciones representativas de su capital social se

encuentre entre el gran público inversionista en algún mercado de valores, los miembros del Consejo de Administración serán responsables ante la Compañía y ante los accionistas por los siguientes actos:

- la pérdida de más de dos terceras partes del capital social, que constituye una causal de disolución de GACN, cuando dicha pérdida resulte de su negligencia o de actos realizados en exceso de sus facultades o en contravención de los estatutos sociales;
- actos que den lugar a un concurso mercantil o quiebra fraudulenta;
- el incumplimiento de sus obligaciones bajo la ley y los estatutos sociales de GACN, y
- la falta de notificación de irregularidades cometidas por administraciones pasadas;

### **Dividendos y Distribuciones**

Durante la asamblea general ordinaria anual de accionistas de GACN, el Consejo de Administración presentará a los accionistas, para su aprobación, los estados financieros de la Compañía por el ejercicio fiscal anterior. De conformidad con la ley, el 5% de la utilidad neta de la Compañía (después de separar la cantidad necesaria para pagar la participación de los trabajadores en las utilidades y otras cantidades exigidas por la ley) deberá separarse para constituir una reserva legal hasta que el importe de dicha reserva sea equivalente a cuando menos el 20% del capital social (libre de ajustes para reflejar la inflación). Además, se separarán las cantidades que los accionistas determinen para constituir otras reservas, incluyendo una reserva para la adquisición de acciones propias. El saldo de dichas utilidades, si lo hubiere, podrá distribuirse en forma de dividendos sobre las acciones. Para una explicación detallada de la política de dividendos de la Compañía, véase la sección “Política de Dividendos”.

### **Registro y Transmisión de Acciones**

Las acciones Serie B están inscritas en el RNV de la CNBV. Las acciones están amparadas por títulos nominativos que podrán llevar adheridos cupones para el cobro de dividendos. Los accionistas de GACN pueden mantener sus acciones directamente en forma de títulos físicos, o indirectamente a través de registros en las instituciones que mantengan cuentas en Indeval. En este último caso, Indeval será el titular registrado de dichas acciones, y expedirá constancias de depósito de sus acciones a los accionistas que se lo soliciten. Las instituciones autorizadas para mantener cuentas en Indeval incluyen a las casas de bolsa, instituciones de banca múltiple y otras instituciones autorizadas por la CNBV (los “participantes en Indeval”). GACN lleva un libro de registro de acciones y únicamente reconocerá como accionistas a quienes se encuentren inscritos en dicho libro o exhiban constancias de depósito expedidas por el Indeval o por algún participante en Indeval. Las transmisiones de acciones que se efectúen deberán inscribirse en el libro de registro de acciones de GACN.

Las acciones Serie BB únicamente podrán transmitirse previa su conversión a acciones Serie B, y se encuentran sujetas a las siguientes reglas:

- SETA está obligada a conservar cuando menos el 51% de sus acciones Serie BB hasta el 14 de junio de 2007;
- Después del 14 de junio de 2007, SETA podrá enajenar anualmente hasta una octava parte de dicho 51%;
- Si en cualquier momento posterior al 14 de junio de 2015 SETA tuviese acciones Serie BB que representen menos del 7.65% del capital social de GACN, dichas acciones podrán convertirse en acciones Serie B siempre y cuando dicha conversión sea aprobada por los accionistas que representen cuando menos el 51% de las acciones Serie B (excluyendo las acciones propiedad de SETA y de cualquier “persona relacionada” con la misma), y

- Si en cualquier momento posterior al 14 de junio de 2015 SETA tuviese acciones Serie BB que representen menos el 7.5% del capital social de la GACN, dichas acciones se convertirán obligatoriamente en acciones Serie B.

Para efectos de los estatutos sociales de GACN, el término “persona relacionada” significa, respecto de un accionista:

- las personas físicas o morales que directa o indirectamente se encuentren bajo el control de dicho accionista, tengan la capacidad directa o indirecta de ejercer control de dicho accionista, o se encuentren bajo un control común con dicho accionista;
- las personas que tengan la capacidad de determinar las políticas de negocios de un accionista;
- en el caso de que el accionista sea una persona física, las personas físicas que tengan un parentesco (ya sea de consanguinidad o civil, hasta el cuarto grado inclusive) con dicho accionista;
- SETA, o
- tratándose de SETA, sus accionistas, las personas relacionadas con la misma o cualquiera de las partes del contrato de operación a través del cual SETA cumple con sus obligaciones bajo el Contrato de Asistencia Técnica y Transferencia de Tecnología.

Para efectos de los estatutos sociales de GACN, el término “control” significa:

- la tenencia directa o indirecta del 20% o más del capital social con derecho de voto de una persona moral;
- la facultad para designar a la mayoría de los miembros del consejo de administración de una persona moral;
- la facultad para vetar las decisiones de la mayoría de los accionistas, o el derecho de requerir su voto para adoptar resoluciones que conforme a la ley correspondan a la asamblea ordinaria de accionistas, o
- la existencia de relaciones comerciales que representen el 15% o más de los ingresos totales anuales consolidados de dicha persona.

Para mayor información con respecto a las ofertas públicas de compra de acciones representativas del capital social de GACN y las disposiciones aplicables al uso de información privilegiada, véase la sección “Información Sobre el Mercado de Valores”.

### **Límites de Participación Accionaria y Adquisiciones del Control**

De conformidad con la Ley de Aeropuertos:

- Ningún prestador de servicios de transporte aéreo podrá ser titular de acciones representativas de más del 5% del capital social de GACN.
- Las acciones representativas del capital social no podrán ser adquiridas en ningún momento por un gobierno extranjero.

Dichas restricciones no son aplicables a:

- El Gobierno, antes del cierre de la Oferta Global;
- NAFIN, incluyendo en su carácter de fiduciaria del fideicomiso constituido para beneficio del Gobierno;
- Las instituciones que actúen como depositarias de valores, y
- Las instituciones financieras y otras instituciones autorizadas que mantengan acciones por cuenta de sus propietarios, en el entendido de que dichos propietarios no estarán exentos de dichas restricciones.

De conformidad con la Ley de Aeropuertos, cualquier adquisición del control de GACN está sujeta a la previa autorización de la SCT. Véase la sección “Régimen Legal—Obligaciones de Entrega de Información y Obtención de Autorizaciones”.

### **Aumentos y Disminuciones de Capital**

De conformidad con lo dispuesto en los estatutos sociales de GACN y la LGSM, los aumentos o disminuciones del capital social de GACN deben ser aprobados por la asamblea general de accionistas.

Sujeto a los límites de participación accionaria previstos en los estatutos sociales de GACN, en caso de aumento del capital social los accionistas tendrán derecho de preferencia para suscribir las nuevas acciones que se emitan como resultado de dicho aumento, en proporción al número de acciones del que en ese momento sean propietarios, salvo en el caso de acciones emitidas para (i) su colocación mediante oferta pública, o (ii) la conversión de obligaciones convertibles de conformidad con lo dispuesto por el artículo 210 Bis de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito. Dicho derecho de preferencia deberá ejercerse en cualquiera de las formas previstas en el artículo 132 de la LGSM, mediante la suscripción y pago de las acciones correspondientes dentro de los 15 días siguientes a la publicación del aviso de aumento de capital en el Diario Oficial de la Federación y en un periódico de circulación nacional, en el entendido, sin embargo, de que si la totalidad de las acciones representativas del capital social de GACN hubieren estado representadas en la asamblea de accionistas respectiva, el plazo de 15 días comenzará a transcurrir en la fecha de dicha asamblea.

El capital social de GACN podrá disminuirse por resolución de la asamblea de accionistas, sujeto a las mismas reglas aplicables a los aumentos de capital. El capital social de GACN también podrá disminuirse como resultado del ejercicio de los derechos de separación de los accionistas con fundamento en lo dispuesto por el artículo 206 de la LGSM (véase la sección “—Derechos de Voto y Asambleas de Accionistas—Derecho de Separación”), o como resultado de la adquisición de acciones propias con fundamento en lo dispuesto por la LMV (véase la sección “—Adquisición de Acciones Propias”).

#### *Adquisición de Acciones Propias*

GACN podrá adquirir acciones representativas de su propio capital a través de la BMV y del NASDAQ, sujeto a los siguientes términos y condiciones:

- las acciones deberán adquirirse a través de la BMV;
- la adquisición de acciones deberá realizarse a precio de mercado, salvo que se trate de ofertas públicas o de subastas autorizadas por la CNBV;
- la adquisición se deberá realizar con cargo al capital contable, en cuyo supuesto podrán mantenerlas en tenencia propia sin necesidad de realizar una reducción de capital social, o bien, con cargo al capital social, en cuyo caso se convertirán en acciones no suscritas que conserven en tesorería, sin necesidad de acuerdo de asamblea.;

- el número de acciones adquiridas y el precio pagado por las mismas se harán del conocimiento del público;
- corresponderá a la asamblea general ordinaria de accionistas determinar expresamente para cada ejercicio social el monto máximo de recursos que podrá destinarse a la compra de acciones propias o títulos de crédito que representen dichas acciones;
- la Compañía deberá estar al corriente con sus obligaciones de pago derivadas de instrumentos de deuda emitidos por la misma que se encuentren inscritos en el RNV, y
- todas las adquisiciones deberán efectuarse de conformidad con lo dispuesto por el artículo 54 de la LMV, y GACN deberá mantener en circulación un número de acciones suficiente para cumplir con los requisitos en materia de volúmenes mínimos de cotización establecidos por los mercados donde se encuentren inscritas sus acciones.

#### *Adquisición de Acciones por Parte de las Subsidiarias*

Las subsidiarias de GACN no podrán adquirir, directa o indirectamente, cualesquiera acciones representativas del capital social de GACN, salvo por las acciones adquiridas como parte de algún plan de opción de compra de acciones para empleados y de conformidad con lo dispuesto por la LMV.

#### **Obligación de Realizar Oferta Pública de Compra de Acciones**

De conformidad con la LMV, en el supuesto de que GACN decida cancelar la inscripción de sus acciones en el RNV y la BMV, o de que la CNBV ordene dicha cancelación, GACN estará obligada a realizar una oferta pública para adquirir las acciones propiedad de los accionistas minoritarios, y a constituir un fideicomiso con una vigencia de seis meses y aportar a dicho fideicomiso el importe necesario para adquirir la totalidad de las acciones que no se adquieran a través de dicha oferta. De conformidad con la LMV, los accionistas que ejercen el control de GACN serán solidariamente responsables de dichas obligaciones. El precio de compra de dichas acciones será el que resulte más alto de entre (i) el precio promedio de cotización de las acciones en la BMV durante el período de 30 días de operaciones con dichas acciones anterior a la fecha de la oferta, o (ii) el valor en libros de dichas acciones de conformidad con el último balance general trimestral presentado a la CNBV y la BMV. En el supuesto de que la CNBV ordene la cancelación de la inscripción de las acciones, la oferta antes mencionada deberá efectuarse dentro de los 180 días siguientes a la orden de cancelación. De conformidad con la LMV, la cancelación de la inscripción de las acciones por decisión de GACN debe ser aprobada por cuando menos el 95% de sus accionistas.

#### **Liquidación**

En el supuesto de disolución de GACN, la asamblea extraordinaria de accionistas nombrará a uno o varios liquidadores para que concluyan los asuntos de GACN. Todas las acciones que se encuentren totalmente pagadas tendrán derecho a participar proporcionalmente en cualquier distribución que se efectúe con motivo de la liquidación. Las acciones pagadas parcialmente participarán en dicha distribución en forma proporcional al importe pagado de las mismas.

#### **Otras Disposiciones**

##### *Entrega de Información a los Accionistas*

De conformidad con la LGSM, la Compañía, a través de su Consejo de Administración, está obligada a presentar anualmente a sus accionistas un informe que contenga:

- un informe del Consejo de Administración con respecto a las operaciones de la Compañía durante el ejercicio anterior, así como las políticas seguidas por dicho consejo y los principales proyectos existentes;

- un informe con respecto a las principales políticas y criterios contables y de información seguidos en la preparación de los estados financieros;
- un estado que muestre la posición financiera de GACN al cierre del ejercicio;
- estados que muestren los resultados de operación, los cambios en la situación financiera y los cambios en el capital contable de GACN durante el ejercicio anterior;
- las notas complementarias o aclaratorias de la información antes descrita, y
- el informe del Comité de Auditoría con respecto a la veracidad, razonabilidad y suficiencia de la información presentada por el Consejo de Administración.

Además, los estatutos sociales de GACN establecen que el Consejo de Administración deberá proporcionar la misma información respecto de cada subsidiaria en la que GACN sea titular de la mayoría de las acciones, cuando el valor de la inversión en cada una de ellas sea superior al 20% del capital contable.

#### *Duración*

La duración de GACN es indefinida.

#### *Conflictos de Intereses de los Accionistas*

De conformidad con la ley, cualquier accionista que en un asunto determinado tenga un interés contrario al de la Compañía, deberá abstenerse de participar en las deliberaciones o votar con respecto a dicho asunto durante las asambleas de accionista. Cualquier accionista que viole esta disposición será responsable de los daños que se causen a la Compañía cuando sin su voto no se hubiese aprobado el asunto respectivo.

## PLAN DE DISTRIBUCIÓN

GACN y el Accionista Vendedor han celebrado con el Intermediario Colocador Líder en México un contrato de colocación bajo la modalidad de toma en firme con respecto a la colocación, mediante oferta pública en México de 83,513,040 acciones Serie B de GACN. Además, GACN y el Accionista Vendedor han celebrado con el Intermediario Internacional un contrato de colocación con respecto a la colocación simultánea en el extranjero de 10,439,130 ADSs de la Compañía. Además, el Accionista Vendedor ha otorgado Opciones de Sobreasignación tanto al Intermediario Colocador Líder en México como al Intermediario Internacional. El precio de colocación por acción Serie B en la Oferta Nacional será equivalente al precio de colocación en Dólares por ADS en la Oferta Internacional, considerando un tipo de cambio de \$11.0454 por dólar (tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en moneda extranjera pagaderas en la República Mexicana, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de noviembre de 2006) y una proporción de ocho acciones Serie B por ADS. El Intermediario Colocador Líder en México ha celebrado contratos de sindicación con otros intermediarios que participan en la colocación de las acciones Serie B en la Oferta Nacional (los "Subcolocadores"). La siguiente tabla muestra el número de acciones Serie B (incluyendo las acciones Serie B objeto de la Opción de Sobreasignación Nacional) que serán distribuidas por el Intermediario Colocador Líder en México y los Subcolocadores:

<b>Colocador</b>	<b>No. de acciones Serie B</b>	<b>%</b>
Acciones y Valores Banamex, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Integrante del Grupo Financiero Banamex	46,099,204	48.00%
IXE Casa de Bolsa, S.A. de C.V., IXE Grupo Financiero	6,722,804	7.00%
Casa de Bolsa Santander Serfin, S.A. de C.V., Grupo Financiero Santander Serfin	6,722,800	7.00%
Scotia Inverlat Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero ScotiaBank Inverlat	5,762,400	6.00%
Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer	5,762,400	6.00%
Inversora Bursátil, S.A. de C.V. Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa	5,762,400	6.00%
Vector Casa de Bolsa, S.A. de C.V.	4,802,000	5.00%
Casa de Bolsa Banorte, S.A. de C.V., Grupo Financiero Banorte	4,802,000	5.00%
GBM Grupo Bursátil Mexicano, S.A. de C.V., Casa de Bolsa	4,802,000	5.00%
Actinver Casa de Bolsa, S.A. de C.V.	2,881,200	3.00%
Casa de Bolsa Arka, S.A. de C.V., Arka Grupo Financiero	412,300	0.43%
Finamex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Finamex	375,100	0.39%
Interacciones Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Interacciones	339,300	0.35%
HSBC Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero HSBC	268,300	0.28%
Monex Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Monex Grupo Financiero	158,700	0.17%
Merrill Lynch México, S.A. de C.V., Casa de Bolsa	125,000	0.13%
ING (México), S.A. de C.V. Casa de Bolsa, ING Grupo Financiero	123,400	0.13%
Multi Valores Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Multi Valores Grupo Financiero	50,400	0.05%
Invex Casa de Bolsa S.A. de C.V., Invex Grupo Financiero	39,000	0.04%
Value, S.A. de C.V. Casa de Bolsa, Value Grupo Financiero	19,300	0.02%
Valores Mexicanos Casa de Bolsa, S.A. de C.V.	10,000	0.01%
<b>Total .....</b>	<b>96,040,008</b>	<b>100.00%</b>

El plan de distribución del Intermediario Colocador Líder en México prevé que las acciones Serie B objeto de la Oferta Nacional (incluyendo las acciones Serie B objeto de la Opción de Sobreasignación Nacional) se distribuirán entre inversionistas personas físicas o morales de nacionalidad mexicana que sean clientes de las casas de bolsa o del área de banca patrimonial de las instituciones financieras que participan en la Oferta Nacional de conformidad con las prácticas de asignación utilizadas en este mercado, lo cual podría incluir la participación y adquisición en posición propia del Intermediario Colocador Líder en México en forma simultánea que el resto de los participantes en la Oferta Nacional. Además, el Intermediario Colocador Líder en México tiene la intención de distribuir las acciones Serie B (incluyendo las acciones Serie B objeto de la Opción de Sobreasignación Nacional) entre inversionistas representativos del mercado institucional, constituido principalmente por Compañías de seguros, sociedades de inversión, fondos de pensiones y jubilaciones de personal y de primas de antigüedad, y otras entidades financieras que conforme a su régimen autorizado puedan invertir en las acciones Serie B.

La Oferta Nacional se promueve a través de reuniones denominadas “encuentros bursátiles” en algunas de las principales ciudades del país. Los “encuentros bursátiles” se celebran tanto con inversionistas institucionales, como con algunos inversionistas individuales, personas físicas y morales, y con las áreas de promoción de las casas de bolsa y de las instituciones financieras que participan en la Oferta Nacional. La Oferta Nacional también se promueve a través de reuniones o conferencias telefónicas con posibles inversionistas en forma individual.

La Compañía, el Accionista Vendedor y el Intermediario Colocador Líder en México, tienen conocimiento de que Aeroinvest o algunas personas relacionadas a Aeroinvest, incluyendo accionistas y directores (las "Personas Relacionadas") tienen la intención de comprar acciones Serie B en la Oferta Nacional, con el fin de incrementar su porcentaje de participación accionaria en la Compañía, hasta en un 4% del capital social adicional, lo que podría tener como consecuencia que tales Personas Relacionadas adquieran acciones representativas de más del 5% de la Oferta Nacional. (Ver "Accionistas Principales y Accionista Vendedor").

Adicionalmente, el Accionista Vendedor y el Intermediario Colocador Líder en México tienen conocimiento de que algunos accionistas y afiliadas de las Personas Relacionadas (las “Afiliadas Relacionadas”) también tienen la intención de adquirir acciones ofertadas como parte de la Oferta Nacional. Sin embargo, no se tiene conocimiento del porcentaje en el que las Afiliadas Relacionadas participarán en la Oferta Nacional y por lo tanto no podemos asegurar si estos adquirirán acciones, o si éstas en lo individual o en su conjunto, representarán más del 5% de la misma. En su caso, las ordenes de compra de acciones por parte de las Personas Relacionadas y las Afiliadas Relacionadas se sujetarán a las reglas de recepción y asignación de ordenes establecidas por la legislación aplicable, y ni la Compañía, ni el Accionista Vendedor, ni el Intermediario Colocador Líder en México les garantizarán asignación de acciones ni otorgarán preferencia alguna en la Oferta Nacional a las Personas Relacionadas o a las Afiliadas Relacionadas. No obstante lo anterior, ni la Compañía, ni el Accionista Vendedor, ni el Colocador Líder en México pueden asegurar si dichas personas participarán en la Oferta Nacional o si mantendrán su porcentaje de participación después de la misma.

Excepto por lo revelado en el párrafo anterior, ni la Compañía, ni el Accionista Vendedor ni el Intermediario Colocador Líder en México tienen conocimiento de que alguno de los principales accionistas, ejecutivos o miembros del Consejo de Administración de la Compañía pretenda adquirir parte de las acciones Serie B objeto de la Oferta Nacional o de la Opción de Sobreasignación Nacional, o de que alguna otra persona pretenda adquirir, ya sea individualmente o en conjunto con otras personas, uno o varios bloques que representen el 5% o más de la Oferta Nacional. Sin embargo, el Intermediario Colocador Líder en México no puede garantizar que no ocurrirá alguna de dichas adquisiciones y no ha realizado ni realizará investigación independiente alguna al respecto. En caso de que se lleven a cabo dichas adquisiciones, dicha situación se dará a conocer una vez obtenido el resultado de la Oferta Nacional a través del formato para revelar el número de adquirentes en la oferta y el grado de consentación de su tenencia previsto, de conformidad con lo dispuesto por la Circular Única.

Durante el período de promoción, el Intermediario Colocador Líder en México y los Subcolocadores promoverán la Oferta Nacional entre los inversionistas antes citados. El Intermediario Colocador Líder en México recibirá posturas de compra de acciones Serie B por parte de sus clientes y de los demás Subcolocadores hasta las 15:00 hrs., hora de la ciudad de México, del día de la fecha de determinación del precio de oferta de las acciones Serie B. Se estima que dicha fecha será el 28 de noviembre de 2006, que es el día hábil anterior a la Fecha de la Oferta en la BMV. El Precio de Oferta se dará a conocer vía electrónica, mediante el aviso de oferta pública que el Intermediario Colocador Líder en México ingresará al sistema de Emisnet de la BMV el día hábil anterior a la Fecha de la Oferta. Se recomienda a los inversionistas interesados en adquirir acciones Serie B, consultar a la casa de bolsa por medio de la que elijan enviar sus órdenes de compra respecto de la fecha y hora límite en la cual cada casa de bolsa recibirá dichas órdenes de su clientela. El día hábil anterior a la Fecha de la Oferta en la BMV y una vez que se haya determinado la demanda y la asignación de las acciones Serie B objeto de la Oferta Nacional, el Intermediario Colocador Líder en México celebrará un contrato de

colocación de acciones Serie B con GACN y el Accionista Vendedor. A su vez, el Intermediario Colocador Líder en México celebrará contratos de sindicación con los Subcolocadores.

El día hábil anterior a la Fecha de la Oferta en la BMV, el Intermediario Colocador Líder en México asignará las acciones Serie B objeto de la Oferta Nacional (incluyendo las acciones Serie B objeto de la Opción de Sobreasignación Nacional) al Precio de Oferta a sus clientes y a los Subcolocadores, tomando en consideración lo siguiente: (i) el monto de demanda presentada por cada uno de los posibles participantes en la Oferta Nacional, (ii) los montos de demanda correspondientes a cada uno de los diferentes niveles de precios de las acciones Serie B objeto de la Oferta Nacional, y (iii) las ofertas sujetas a números máximos y/o mínimos de acciones Serie B y precios máximos respecto de las acciones Serie B que los clientes propios o los Subcolocadores presenten al Intermediario Colocador Líder en México. El Intermediario Colocador Líder en México tiene la intención de dar preferencia en la asignación de las acciones Serie B a aquellos clientes y Subcolocadores que hayan ofrecido los precios más altos por acción. No obstante lo anterior, los criterios de asignación podrán variar una vez que se conozca la demanda total de las acciones Serie B objeto de la Oferta Nacional y los precios a los que tal demanda se genere. Todas las acciones Serie B (incluyendo las acciones Serie B objeto de la Opción de Sobreasignación Nacional) se colocarán al mismo precio entre todos los participantes.

A fin de coordinar sus actividades, el Intermediario Colocador Líder en México y el Intermediario Internacional celebran un contrato denominado "contrato entre sindicatos" que establece, entre otras cosas, que desde la Fecha de la Oferta Nacional y hasta la Fecha de Liquidación, dependiendo de la demanda que exista en los diferentes mercados, el Intermediario Colocador Líder en México y el Intermediario Internacional podrán realizar operaciones de registro adicionales a efecto de distribuir adecuadamente las acciones Serie B entre los diferentes sindicatos colocadores participantes a nivel global. Por tanto, el número de acciones Serie B o ADSs efectivamente colocados en cada uno de dichos mercados puede ser distinto del número de acciones Serie B colocadas en México o ADSs colocados en el extranjero inicialmente. La conclusión de la Oferta Nacional se encuentra condicionada a la conclusión de la Oferta Internacional y, a su vez, la conclusión de la Oferta Internacional se encuentra condicionada a la conclusión de la Oferta Nacional. De conformidad con el contrato entre sindicatos, como parte de la distribución de las acciones Serie B y ADSs, sujeto a ciertas excepciones, el Intermediario Colocador Líder en México se obliga a ofrecer y vender las acciones Serie B únicamente a inversionistas en México, y el Intermediario Internacional se obliga a ofrecer y vender los ADSs únicamente en los Estados Unidos y otros mercados distintos de México. El contrato entre sindicatos contiene, además, disposiciones que regulan la forma conforme a la cual el Intermediario Colocador Líder en México y el Intermediario Internacional sobreasignarán acciones Serie B y ADSs y llevarán a cabo operaciones de estabilización. Finalmente, dicho contrato regula la forma en que los diferentes sindicatos colocadores coordinarán sus esfuerzos.

El contrato de colocación suscrito por GACN, el Accionista Vendedor y el Intermediario Colocador Líder en México, establece que en el supuesto de que durante el periodo comprendido de la fecha de firma del contrato hasta la Fecha de Liquidación de la Oferta Nacional, se verifique alguno de los siguientes supuestos, entre otros, las obligaciones asumidas por las partes se resolverán y dichas partes quedarán liberadas de su cumplimiento, como si dichas obligaciones no hubieren existido:

- si la colocación de las acciones Serie B en firme a través de la Oferta Global no pudiere llevarse a cabo por disposición legal u orden de autoridad competente.
- si ocurren hechos por causas no imputables al Intermediario Colocador Líder en México o a la Compañía, que impidan o no hagan recomendable la colocación, incluyendo suspensión de la intermediación de valores o de los valores de la Compañía en la BMV, tales como el inicio o incremento de hostilidades en las que participen los Estados Unidos o México, o alguna crisis en la situación política, financiera o económica en los Estados Unidos o México.

- si GACN o cualquiera de sus subsidiarias sufren alguna pérdida o interferencia significativa respecto de sus operaciones, u ocurre algún hecho que afecte la situación financiera o los resultados de operación de GACN o sus subsidiarias, que no permita o haga no recomendable la colocación.
- si se suspende o cancela la inscripción de las acciones Serie B de GACN en el RNV o la BMV.
- si el Intermediario Internacional da por terminado el contrato de colocación internacional celebrado en relación con la Oferta Internacional.
- si el Accionista Vendedor no pone a disposición del Intermediario Colocador Líder en México los títulos que amparen las acciones Serie B en la fecha y forma convenida en el contrato de colocación, y
- en caso de concurso mercantil, quiebra o cualquier otro evento similar que afecte a GACN o a cualesquiera de sus subsidiarias.

El Accionista Vendedor ha otorgado al Intermediario Colocador Líder en México y al Intermediario Internacional una opción para adquirir, respectivamente, hasta 12,526,962 acciones Serie B adicionales (la "Opción de Sobreasignación Nacional") y hasta 1,565,869 ADSs (representativos de 12,526,952 acciones Serie B) adicionales (la "Opción de Sobreasignación Internacional y, en conjunto con la Opción de Sobreasignación Nacional, las "Opciones de Sobreasignación), para cubrir las asignaciones en exceso en la Oferta Global. Las Opciones de Sobreasignación estarán vigentes durante un plazo de treinta (30) días contados a partir de la Fecha de la Oferta Nacional, en los términos abajo descritos, y podrán ejercerse por una sola vez, a un precio igual al Precio de Oferta, por (i) el Intermediario Colocador Líder en México en el caso de la Oferta Nacional (conforme a los términos aprobados por la CNBV y descritos más adelante), y (ii) por el Intermediario Internacional en el caso de la Oferta Internacional.

En la Fecha de la Oferta Nacional, el Intermediario Colocador Líder en México colocará la totalidad de las acciones Serie B objeto de la Oferta Nacional (incluyendo las acciones Serie B objeto de la Opción de Sobreasignación Nacional), mismas que serán liquidadas al Accionista Vendedor por el Intermediario Colocador Líder en México (i) en la Fecha de Liquidación, respecto de las acciones Serie B inicialmente colocadas, y (ii) respecto de las acciones Serie B objeto de la Opción de Sobreasignación Nacional, a más tardar treinta (30) días contados a partir de la Fecha de la Oferta y en la forma indicada en el siguiente párrafo. En la Fecha de Registro, se cruzará en la BMV, la totalidad de las acciones Serie B objeto de la Opción de Sobreasignación Nacional; sin embargo, la Opción de Sobreasignación Nacional se entenderá ejercida únicamente respecto de las acciones Serie B efectivamente colocadas una vez transcurridos los treinta (30) días de vigencia de la Opción de Sobreasignación Nacional.

El Intermediario Colocador Líder en México mantendrá en su posesión los fondos resultantes de la colocación de las acciones Serie B objeto de la Opción de Sobreasignación Nacional obtenidos en la Fecha de Liquidación, y podrá usarlos para operaciones de estabilización. Con el objeto de permitir al mercado absorber gradualmente el flujo extraordinario de órdenes de venta de acciones Serie B que pudieran producirse con posterioridad a la Oferta Global, y para prevenir o retardar la disminución del precio de mercado de las acciones Serie B, el Intermediario Colocador Líder en México podrá, pero no estará obligado, a llevar a cabo operaciones de estabilización en la BMV, mediante posturas de compra durante el periodo de vigencia de la Opción de Sobreasignación Nacional. Las operaciones de estabilización se llevarán a cabo en coordinación con el Intermediario Internacional. Las operaciones de estabilización las llevará a cabo el Intermediario Colocador Líder en México con recursos provenientes de la colocación de las acciones Serie B objeto de la Opción de Sobreasignación Nacional en su posesión, y previa a su entrega al Accionista Vendedor. A más tardar a los treinta (30) días contados a partir de la Fecha de la Oferta Nacional, el Intermediario Colocador Líder en México, (i) entregará al Accionista Vendedor las acciones Serie B objeto de la Opción de Sobreasignación Nacional que hubiere adquirido en el mercado con motivo de las operaciones de estabilización antes referidas, (ii) liquidará al

Accionista Vendedor las acciones Serie B objeto de la Opción de Sobreasignación Nacional efectivamente colocadas, o (iii) una combinación de lo señalado en los incisos (i) y (ii) anteriores.

GACN, el Accionista Vendedor, SETA y Aeroinvest se han obligado a que durante el periodo de 180 (ciento ochenta) días contados a partir de la Fecha de Oferta no ofrecerán ni venderán y tampoco se obligarán a vender, ni anunciarán o solicitarán la inscripción de una oferta de, acciones Serie B u otros valores representativos del capital de GACN o títulos convertibles en los mismos, sin el consentimiento previo y por escrito del Intermediario Colocador Líder en México y el Intermediario Internacional, excepto por las acciones Serie B que son objeto de la Oferta Global.

## GASTOS RELACIONADOS CON LA OFERTA GLOBAL

Los principales gastos relacionados con la Oferta Global son:



El total de gastos relacionados con la Oferta Global ascenderá a aproximadamente \$ 68'234,044.88 millones (sin tomar en consideración las Opciones de Sobreasignación), y serán pagados con los recursos que se obtengan con motivo de la Oferta Global. La Compañía no recibirá porción alguna de los recursos derivados de la colocación de las acciones Serie B a través de la Oferta Global. Las acciones objeto de la Oferta Global son ofrecidas en venta por el Accionista Vendedor en su carácter de fiduciario del fideicomiso No. 5111-3 de fecha 12 de junio de 2000 constituido para beneficio del Gobierno. En consecuencia, el importe neto de los recursos derivados de la colocación de las acciones Serie B a través de la Oferta Global se pagará al Gobierno.

## **DOCUMENTOS DE CARÁCTER PÚBLICO**

Los documentos y la información presentada por la Compañía ante la CNBV para obtener la inscripción de sus acciones Serie B en las secciones de Valores y Especial del RNV, así como los documentos y la información periódica que la Compañía está obligada a presentar ante la CNBV, pueden consultarse en la página electrónica de la CNBV en la red mundial (Internet), [www.cnbv.gob.mx](http://www.cnbv.gob.mx).

La Compañía también ha presentado y presentará simultáneamente dichos documentos e información ante la BMV y CNBV, por lo que los mismos podrán consultarse en las páginas electrónicas de la BMV y de la CNBV en la red mundial (Internet), [www.bmv.org.mx](http://www.bmv.org.mx) y [www.cnbv.gob.mx](http://www.cnbv.gob.mx).

Toda la información que la Compañía presente ante la CNBV y la BMV se pondrá simultáneamente a disposición del público a través de la página de la Compañía en Internet, [www.oma.bz](http://www.oma.bz)

La Compañía proporcionará copias de dichos documentos e información a los inversionistas que lo soliciten por escrito. La solicitud respectiva deberá dirigirse a:

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V.  
Carretera Miguel Alemán  
Aeropuerto Internacional de Monterrey  
Zona de Carga  
66600 Apodaca, N.L.  
Atención: Victor Bravo Martín  
Director de Relaciones con Inversionistas  
Teléfono: 01 81 8625-4327  
Correo electrónico: [vbravo@oma.aero](mailto:vbravo@oma.aero)

## PERSONAS CON PARTICIPACIÓN RELEVANTE EN LA OFERTA GLOBAL

A continuación se incluye una relación de las personas que tuvieron una participación relevante en la prestación de servicios de asesoría y/o consultoría para la evaluación legal o financiera de la Compañía y la realización de los trámites de inscripción de las acciones Serie B en el RNV y la autorización de la Oferta Global por la CNBV:

### **Por la Compañía:**

Rubén Gerardo López Barrera  
Víctor Bravo Martín  
Manuel de la Torre Meléndez

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

### **Por el Accionista Vendedor:**

Ricardo Rangel Fernández

Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito,  
Institución de Banca de Desarrollo, División Fiduciaria.

### **Por el Intermediario Colocador Líder en México:**

Nadía Kadise Sucar  
José Antonio Espindola

Directora Ejecutiva Finanzas Corporativas (Accival)  
Director de Finanzas Corporativas (Accival)

### **Por los auditores externos:**

Alejandra Villagomez

Galaz, Yamazaki, Ruíz Urquiza, S.C. (Deloitte Touche  
Tohmatsu). Auditor Externo.

Roberto Lozano

Galaz, Yamazaki, Ruíz Urquiza, S.C. (Deloitte Touche  
Tohmatsu). Auditor Externo.

Bill Biese

Galaz, Yamazaki, Ruíz Urquiza, S.C. (Deloitte Touche  
Tohmatsu). Socio de Servicios Transnacionales.

Emeterio Barrón

Galaz, Yamazaki, Ruíz Urquiza, S.C. (Deloitte Touche  
Tohmatsu). Gerente de Auditoría.

### **Por los abogados externos de la Compañía:**

Ricardo Maldonado Yañez  
Martín Sánchez Bretón

Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C.  
Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C.

### **Por los abogados externos del Intermediario Colocador en México:**

Jean Michel Enriquez Dahlhaus

Creel, García-Cuéllar y Müggenburg, S.C.

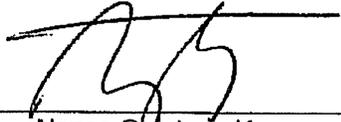
### **Relaciones con Inversionistas:**

Víctor Bravo Martín

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

## PERSONAS RESPONSABLES

Los suscritos, como delegados especiales del consejo de administración, manifestamos, bajo protesta de decir verdad, que el presente prospecto fue revisado por el consejo de administración con base en la información que le fue presentada por directivos de la emisora, y a su leal saber y entender refleja razonablemente la situación de la misma, estando de acuerdo con su contenido. Asimismo, manifestamos que el consejo no tiene conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este prospecto, o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.



---

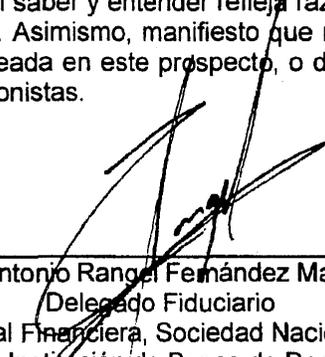
Alonso Quintana Kawage  
Consejero Delegado



---

Víctor Humberto Bravo Martín  
Consejero Delegado

El suscrito, en mi carácter de delegado fiduciario del Accionista Vendedor, manifiesto, bajo protesta de decir verdad, que revisé el presente Prospecto con base en la información que me fue presentada por los directivos de la emisora, y que a mi leal saber y entender refleja razonablemente la situación de la misma y estuve de acuerdo con su contenido. Asimismo, manifiesto que no tengo conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este prospecto, o de que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

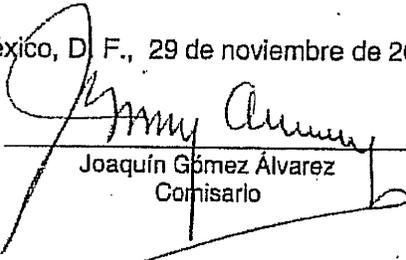


---

Ricardo Antonio Rangel Fernández Mac Gregor  
Delegado Fiduciario  
Nacional Financiera, Sociedad Nacional de  
Crédito, Institución de Banca de Desarrollo,  
División Fiduciaria en su carácter de  
fideicomitente y fiduciaria del fideicomiso No.  
5111-3, de fecha 12 de junio de 2000

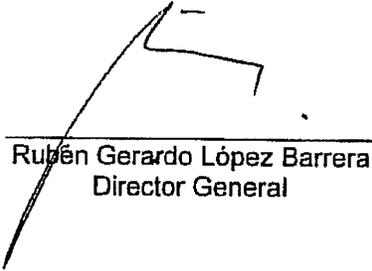
El suscrito ratifica la opiniones que se incluyen en el prospecto (ver Anexo 4) y manifiesta, bajo protesta de decir verdad, que son las mismas que rindió ante las asambleas de accionistas de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. de C. V, celebradas el 28 de agosto de 2006, el 30 de junio de 2005 y el 18 de octubre de 2004, de conformidad con el artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

México, D. F., 29 de noviembre de 2006

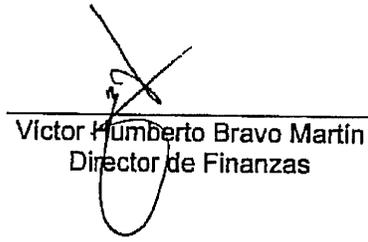


Joaquín Gómez Álvarez  
Comisario

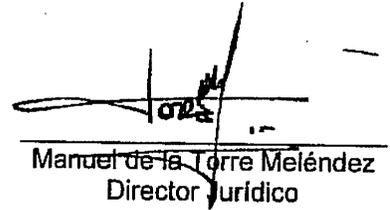
Los suscritos manifestamos, bajo protesta de decir verdad, que en el ámbito de nuestras respectivas funciones preparamos la información relativa a la emisora contenida en este prospecto, misma que a nuestro leal saber y entender refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este prospecto, o de que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.



Rubén Gerardo López Barrera  
Director General



Víctor Humberto Bravo Martín  
Director de Finanzas

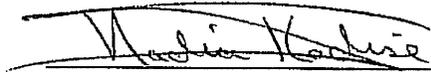


Manuel de la Torre Meléndez  
Director Jurídico

La suscrita manifiesta bajo protesta de decir verdad, que su representada, en su carácter de intermediario colocador, ha realizado la investigación, revisión y análisis del negocio de la emisora, así como participado en la definición de los términos de la oferta pública, y que a su leal saber y entender, dicha investigación fue realizada con amplitud y profundidad suficientes para lograr un entendimiento adecuado del negocio. Asimismo, su representada no tiene conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

Igualmente, su representada está de acuerdo en concentrar sus esfuerzos en alcanzar la mejor distribución de las acciones materia de la oferta pública, con vistas a lograr una adecuada formación de precios en el mercado y que ha informado a la emisora el sentido y alcance de las responsabilidades que deberá asumir frente al gran público inversionista, las autoridades competentes y demás participantes del mercado de valores, como una sociedad con valores inscritos en el Registro Nacional de Valores y en bolsa.

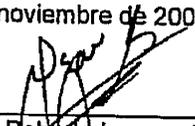
Su representada ha participado con la emisora, en la definición del rango de precio de las acciones materia de la oferta pública, tomando en cuenta las características de la sociedad, así como los indicadores comparativos con empresas del mismo ramo o similares, tanto en México como en el extranjero y atendiendo a los diversos factores que se han juzgado convenientes para su determinación, en la inteligencia de que el precio de colocación definitivo podrá variar del rango establecido, según los niveles de oferta y demanda de las acciones y las condiciones imperantes en el (los) mercado(s) de valores en la fecha de colocación.

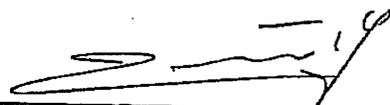


Nadia Kadise Sucar  
Representante Legal  
Acciones y Valores Banamex, S.A. de C.V.,  
Casa de Bolsa, Integrante del Grupo Financiero  
Banamex

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V. y subsidiarias al 31 de diciembre de 2005, 2004 y 2003 y por los años que terminaron en esas fechas, que contiene el presente prospecto (ver Anexo 1), fueron dictaminados de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas en México. Asimismo, manifiesta que, dentro del alcance del trabajo realizado para dictaminar los estados financieros antes mencionados, no tiene conocimiento de información financiera relevante que haya sido omitida o falseada en este prospecto, o de que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

24 de noviembre de 2006

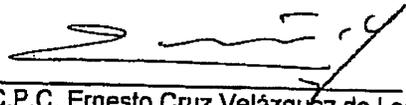
  
C.P.C. Roberto Lozano Garza  
Auditor externo  
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.  
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu

  
C.P.C. Ernesto Cruz Velázquez de León  
Representante legal  
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.  
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu

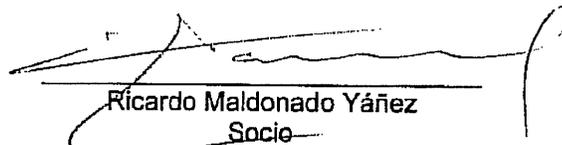
La suscrita manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros intermedios consolidados de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V. y subsidiarias al 30 de junio de 2006 y 2005 y por los periodos de seis meses que terminaron en esas fechas, que contiene el presente prospecto (ver Anexo 2) fueron sujetos a una revisión limitada (cuyo alcance es significativamente menor al de una auditoría) de acuerdo con la norma sobre la revisión limitada de estados financieros intermedios de México. Asimismo, manifiesta que, dentro del alcance del trabajo realizado para efectuar la revisión limitada de los estados financieros antes mencionados, no tiene conocimiento de información financiera relevante que haya sido omitida o falseada en este prospecto, o de que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

24 de noviembre de 2006

  
C.P.C. Alda Alejandra Villagómez García  
Auditor Externo  
Socia de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.  
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu

  
C.P.C. Ernesto Cruz Velázquez de León  
Representante legal  
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.  
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu

El suscrito manifiesta, bajo protesta de decir verdad, que a su leal saber y entender la emisión y colocación de los valores cumple con las leyes y demás disposiciones legales aplicables. Asimismo, manifiesta que no tiene conocimiento de información jurídica relevante que haya sido omitida o falseada en este prospecto, o de que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.



Ricardo Maldonado Yáñez  
Socio  
Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C.

**ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS DE GACN Y SUBSIDIARIAS AL 31 DE DICIEMBRE [**  
**DE 2003, 2004 Y 2005**

## Dictamen de los auditores independientes al Consejo de Administración y Accionistas de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. de C. V.

Hemos examinado los balances generales consolidados de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V. y Subsidiarias al 31 de diciembre de 2005, 2004 y 2003, y los estados consolidados de resultados, de variaciones en el capital contable y de cambios en la situación financiera, que les son relativos, por los años que terminaron en esas fechas. Dichos estados financieros son responsabilidad de la administración de la Compañía. Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre los mismos con base en nuestras auditorías.

Nuestros exámenes fueron realizados de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas en México, las cuales requieren que la auditoría sea planeada y realizada de tal manera que permita obtener una seguridad razonable de que los estados financieros no contienen errores importantes, y de que están preparados de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados en México. La auditoría consiste en el examen, con base en pruebas selectivas, de la evidencia que soporta las cifras y revelaciones de los estados financieros; asimismo, incluye la evaluación de los principios de contabilidad utilizados, de las estimaciones significativas efectuadas por la administración y de la presentación de los estados financieros tomados en su conjunto. Consideramos que nuestros exámenes proporcionan una base razonable para sustentar nuestra opinión.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados antes mencionados presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V. y subsidiarias al 31 de diciembre de 2005, 2004 y 2003, y los resultados de sus operaciones, las variaciones en el capital contable y los cambios en la situación financiera, por los años que terminaron en esas fechas, de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados en México.

Nuestro examen incluyó la revisión de la conversión aritmética de las cifras en pesos a dólares de los Estados Unidos de América y, en nuestra opinión fue hecha de conformidad con las bases establecidas en la Nota 2. Las cifras en dólares son presentadas solo para facilidad del usuario.

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.  
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu

  
C.P.C. Roberto Garza

10 de febrero de 2006, excepto por los efectos de actualización de las cifras a pesos de poder adquisitivo del 30 de junio de 2006, los efectos retroactivos derivados del "split inverso" de acciones en la información de número de acciones e información por acción, la conversión por conveniencia de pesos Mexicanos a dólares de los Estados Unidos de América y por lo mencionado en la Nota 19, para lo cual la fecha es 3 de octubre de 2006

# Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. de C. V. y Subsidiarias

## Balances generales consolidados

Al 31 de diciembre de 2005, 2004 y 2003

(En miles de U.S. Dólares (\$) y miles de Pesos Mexicanos (Ps.) de poder adquisitivo del 30 de junio de 2006)

Activo	Miles de dólares (conversión por conveniencia) al 31 de diciembre de 2005			
	2005	2004	2003	2003
<b>Activo circulante:</b>				
Equivalentes de efectivo y efectivo (Nota 4)	\$140,966	Ps.1,591,008	Ps.1,210,747	Ps.901,189
Cuentas por cobrar a clientes – neto (Nota 5)	11,301	127,551	48,266	37,768
Cuentas por cobrar a Consorcio Aeroméxico, S.A. de C.V., parte relacionada	7,528	84,963	145,053	180,869
Impuestos por recuperar	4,262	48,102	19,675	23,691
Otras activos circulantes	1,908	21,539	13,517	10,582
<b>Total del activo circulante</b>	<b>165,965</b>	<b>1,873,163</b>	<b>1,437,258</b>	<b>1,154,099</b>
Mejoras en bienes concesionados, maquinaria y equipo – neto (Nota 6)	125,908	1,421,065	1,242,580	1,049,957
Derechos de uso de instalaciones aeroportuarias – neto (Nota 7)	351,221	3,964,060	4,081,372	4,198,611
Concesiones aeroportuarias – neto (Nota 7)	64,591	729,004	745,571	762,138
Otros activos – neto	1,979	22,336	1,923	2,088
<b>Total</b>	<b>\$709,664</b>	<b>Ps.8,009,628</b>	<b>Ps.7,508,704</b>	<b>Ps.7,166,893</b>
<b>Pasivo y capital contable</b>				
<b>Pasivo circulante:</b>				
Cuentas por pagar	\$ 8,059	Ps. 90,958	Ps. 108,067	Ps. 94,931
Cuentas por pagar a partes relacionadas (Nota 11)	2,184	24,656	19,598	18,479
Anticipos de clientes	1,541	17,389	3,853	
Impuesto al valor agregado por pagar	919	10,365	10,363	7,393
Participación de los trabajadores en las utilidades	127	1,439	371	505
<b>Total del pasivo circulante</b>	<b>12,830</b>	<b>144,807</b>	<b>142,252</b>	<b>121,308</b>
Depósitos recibidos en garantía	1,025	11,573	10,572	9,384
Obligaciones laborales al retiro (Nota 8)	1,991	22,466	7,975	7,568
Impuesto sobre la renta y participación de los trabajadores en las utilidades diferidos (Nota 12)	45,651	515,243	387,659	355,777
<b>Total del pasivo</b>	<b>61,497</b>	<b>694,089</b>	<b>548,458</b>	<b>494,037</b>
Compromisos y contingencias (Notas 13 y 14)				
Capital contable (Nota 9):				
Capital social	382,783	4,320,278	4,320,278	4,320,278
Actualización del capital social	120,581	1,360,943	1,360,943	1,360,943
Utilidades acumuladas	122,182	1,379,006	1,023,713	736,323
Efecto acumulado de impuesto sobre la renta diferido	22,621	255,312	255,312	255,312
<b>Total del capital contable</b>	<b>648,167</b>	<b>7,315,539</b>	<b>6,960,246</b>	<b>6,672,856</b>
<b>Total</b>	<b>\$709,664</b>	<b>Ps.8,009,628</b>	<b>Ps.7,508,704</b>	<b>Ps.7,166,893</b>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

# Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. de C. V. y Subsidiarias

## Estados consolidados de resultados

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2005, 2004 y 2003  
(En miles de U.S. Dólares (\$) y miles de Pesos Mexicanos (Ps.) de poder adquisitivo del 30 de junio de 2006, excepto la utilidad por acción que se expresa en pesos)

	Miles de dólares (conversión por conveniencia) al 31 de diciembre de 2005		2005	2004	2003
Ingresos (Nota 16):					
Por servicios aeronáuticos	\$	98,480	Ps. 1,111,493	Ps. 1,010,305	Ps. 937,938
Por servicios no aeronáuticos		23,758	268,146	233,737	184,818
		<u>122,238</u>	<u>1,379,639</u>	<u>1,244,042</u>	<u>1,122,756</u>
Costo de operación:					
Costo de servicios (Nota 17)		32,134	362,686	334,268	318,027
Gastos generales y de administración		20,212	228,132	225,669	238,248
Derechos de uso de bienes concesionados (Nota 11)		6,000	67,722	60,487	55,123
Asistencia técnica (Nota 11)		3,306	37,305	37,491	36,855
Depreciación y amortización		18,817	212,375	201,227	187,382
		<u>80,469</u>	<u>908,220</u>	<u>859,142</u>	<u>835,635</u>
Utilidad de operación		<u>41,769</u>	<u>471,419</u>	<u>384,900</u>	<u>287,121</u>
Ingreso (costo) integral de financiamiento:					
Ingreso por intereses		9,014	101,739	48,523	29,503
(Pérdida) ganancia cambiaria – neto		(2,184)	(24,653)	(4,406)	32,049
Pérdida por posición monetaria		(4,384)	(49,479)	(58,421)	(37,398)
		<u>2,446</u>	<u>27,607</u>	<u>(14,304)</u>	<u>24,154</u>
Otros ingresos – neto		<u>444</u>	<u>5,013</u>	<u>4,295</u>	<u>2,601</u>
Utilidad de operaciones antes de impuesto sobre la renta y participación de los trabajadores en las utilidades		44,659	504,039	374,891	313,876
Impuesto sobre la renta (Nota 12)		13,054	147,325	87,136	135,121
Participación de los trabajadores en las utilidades – causada (Nota 12)		126	1,421	365	497
Utilidad neta consolidada	\$	<u>31,479</u>	Ps. <u>355,293</u>	Ps. <u>287,390</u>	Ps. <u>178,258</u>
Promedio ponderado de acciones en circulación (Notas 9 y 19)		<u>392,000,000</u>	<u>392,000,000</u>	<u>392,000,000</u>	<u>392,000,000</u>
Utilidad básica y diluida por acción	\$	<u>0.0803</u>	Ps. <u>0.9064</u>	Ps. <u>0.7331</u>	Ps. <u>0.4547</u>
Utilidad básica y diluida por acción pro forma no auditada dando efecto al ejercicio de la opción de compra de acciones y el pago de dividendos (Nota 19)	\$	<u>0.0781</u>	Ps. <u>0.8811</u>		

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

# Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. de C. V. y Subsidiarias

## Estados consolidados de variaciones en el capital contable (Nota 9)

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2005, 2004 y 2003  
(En miles de U.S. Dólares (\$) y miles de Pesos Mexicanos (Ps.) de poder adquisitivo del 30 de junio de 2006)

	Número de acciones	Capital social		Utilidades acumuladas	Efecto acumulado de impuesto sobre la renta diferido	Total de capital contable
		Capital social	Actualización			
Saldos al 1° de enero de 2003	392,000,000	Ps. 4,320,278	Ps.1,360,943	Ps. 558,065	Ps. 255,312	Ps.6,494,598
Utilidad neta				178,258		178,258
Saldos al 31 de diciembre de 2003	392,000,000	4,320,278	1,360,943	736,323	255,312	6,672,856
Utilidad neta				287,390		287,390
Saldos al 31 de diciembre de 2004	392,000,000	4,320,278	1,360,943	1,023,713	255,312	6,960,246
Utilidad neta				355,293		355,293
Saldos al 31 de diciembre de 2005	<u>392,000,000</u>	<u>Ps. 4,320,278</u>	<u>Ps.1,360,943</u>	<u>Ps.1,379,006</u>	<u>Ps. 255,312</u>	<u>Ps. 7,315,539</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2004 (Conversión por conveniencia, ver Nota 2)	392,000,000	\$ 382,783	\$ 120,581	\$ 90,703	\$ 22,621	\$ 616,688
Utilidad neta				31,479		31,479
Saldos al 31 de diciembre de 2005	<u>392,000,000</u>	<u>\$ 382,783</u>	<u>\$ 120,581</u>	<u>\$122,182</u>	<u>\$ 22,621</u>	<u>\$ 648,167</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

# Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. de C. V. y Subsidiarias

## Estados consolidados de cambios en la situación financiera

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2005, 2004 y 2003

(En miles de U.S. Dólares (\$) y miles de Pesos Mexicanos (Ps.) de poder adquisitivo del 30 de junio de 2006)

	Miles de dólares (conversión por conveniencia) al 31 de diciembre de 2005	2005	2004	2003
Operación:				
Utilidad neta	\$ 31,479	Ps. 355,293	Ps. 287,390	Ps. 178,258
Partidas que no requirieron la utilización de recursos:				
Depreciación y amortización	18,817	212,375	201,227	187,382
Obligaciones laborales al retiro – neto	951	10,732	572	1,396
Impuesto sobre la renta diferido	11,705	132,106	61,881	133,996
	62,952	710,506	551,070	501,032
Cambios en activos y pasivos de operación:				
(Aumento) disminución en:				
Cuentas por cobrar a clientes –neto	(7,025)	(79,285)	(10,497)	(28,756)
Cuentas por cobrar a Consorcio Aeroméxico, S.A. de C.V., parte relacionada	5,324	60,090	35,815	(77,150)
Impuestos por recuperar	(2,919)	(32,949)	(25,983)	101,233
Otras cuentas por cobrar	(711)	(8,022)	(2,935)	5,169
Aumento (disminución) en:				
Cuentas por pagar	(1,513)	(17,109)	13,136	(1,416)
Cuentas por pagar a partes relacionadas	448	5,058	1,119	(7,155)
Anticipos de clientes	1,199	13,536	3,853	
Depósitos recibidos en garantía	86	1,001	1,188	7,534
Impuesto al valor agregado por pagar		2	2,970	(8,235)
Participación de los trabajadores en las utilidades	95	1,068	(134)	(3,870)
Recursos generados por la operación	57,936	653,896	569,602	488,386
Inversión:				
Mejoras en bienes concesionados y adquisición de maquinaria y equipo	(22,691)	(256,104)	(260,044)	(362,792)
Otros activos	(1,553)	(17,531)		
Recursos utilizados en actividades de inversión	(24,244)	(273,635)	(260,044)	(362,792)
Equivalentes de efectivo y efectivo:				
Aumento	33,692	380,261	309,558	125,594
Saldo al inicio del año	107,274	1,210,747	901,189	775,595
Saldo al final del año	\$140,966	Ps. 1,591,008	Ps. 1,210,747	Ps. 901,189

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

# Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. de C. V. y Subsidiarias

## Notas a los estados financieros consolidados

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2005, 2004 y 2003  
(En miles de U.S. Dólares (\$) y miles de Pesos Mexicanos (Ps.) de poder adquisitivo  
del 30 de junio de 2006)

### 1. Actividades y eventos relevantes

**Actividades** – Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. de C. V. (“GACN” o conjuntamente con sus subsidiarias “La Compañía”) es una compañía tenedora, cuyas subsidiarias tienen como actividad principal, administrar, operar y explotar 13 aeropuertos de conformidad con la concesión otorgada por el Gobierno Mexicano a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (“SCT”). Los aeropuertos están ubicados en las siguientes ciudades; Monterrey, Acapulco, Mazatlán, Zihuatanejo, Ciudad Juárez, Reynosa, Chihuahua, Culiacán, Durango, San Luis Potosí, Tampico, Torreón y Zacatecas.

**Eventos relevantes** – La Compañía y sus subsidiarias iniciaron operaciones el 1 de noviembre de 1998. Anteriormente las actividades de los aeropuertos concesionados se realizaban 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.

La Compañía se constituyó como parte de los planes del Gobierno Mexicano para la apertura del Sistema Aeroportuario Mexicano a la inversión privada bajo un programa de dos fases y los lineamientos emitidos por la SCT, 35 de los 58 aeropuertos públicos de México seleccionados para este programa, se dividieron en cuatro Grupos: el Grupo Centro Norte formado por 13 aeropuertos, el Grupo Sureste formado por nueve aeropuertos, el Grupo Ciudad de México que actualmente consiste de un aeropuerto y el Grupo Pacífico formado por doce aeropuertos. En la primera fase del programa se seleccionaría un Socio estratégico para cada grupo aeroportuario a través de un proceso de licitación pública. El Socio estratégico adquiriría el 15% del capital del Grupo Aeroportuario y la obligación de celebrar un contrato de participación. En la segunda fase de la privatización, una parte o la totalidad de la tenencia accionaría remanente de cada grupo aeroportuario sería ofrecida para venta al público en general mediante ofertas públicas en los mercados de capital nacional e internacional.

En junio 29 de 1998, la SCT otorgó a las subsidiarias de GACN, concesiones para administrar, operar y explotar trece aeropuertos, así como para usar, explotar y aprovechar sus instalaciones, por un plazo de 50 años contados a partir del 1° de noviembre de 1998, el plazo puede ser prorrogado por la SCT en una o varias ocasiones hasta por un plazo que no exceda de 50 años adicionales. El valor de las concesiones por Ps.5,419,872 (Ps.3,962,405 a valores históricos), fue determinado por el Gobierno Mexicano el 2 de junio de 2000, fecha en la cual Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S.A. de C.V. (“SETA”) (Accionista Estratégico de la Compañía) adquirió el 15% de las acciones de la Compañía. En esa fecha la Compañía y el Gobierno Mexicano determinaron el valor de la concesión con base en el precio pagado por SETA el cual se registró con cargo a un activo en los estados financieros de la Compañía con crédito al capital social a favor del Gobierno Mexicano.

No obstante la Compañía tiene los derechos de administrar, operar y explotar trece aeropuertos, de conformidad con la Ley General de Bienes Nacionales, todos los activos fijos de larga duración ubicados en los aeropuertos son propiedad de la Nación. Al vencimiento del plazo de las concesiones otorgadas por el Gobierno Mexicano, los activos, incluyendo todas las mejoras realizadas a las instalaciones aeroportuarias durante el plazo de las concesiones, se revertirán automáticamente a favor de la Nación.

Como resultado del proceso de licitación pública, en junio de 2000, se celebró el contrato de compraventa de las acciones, representativas del 15% del capital social de GACN, entre el Gobierno Mexicano y SETA. SETA pagó al Gobierno Mexicano la suma de Ps.864,056 (históricos), excluyendo intereses, a cambio de; (i) 58,800,000 acciones Clase I de la Serie “BB”, representativas del 15% del capital social de GACN, (ii) una opción para adquirir del Gobierno Mexicano el 36% de acciones

representativas del capital social, (iii) el derecho y la obligación de celebrar varios contratos, incluyendo un contrato de asistencia técnica y transferencia de tecnología bajo los términos establecidos en el proceso de licitación y (iv) un convenio de opción de compra de acciones, conforme al cual SETA tiene la opción de suscribir hasta 3% de las nuevas acciones Serie "B". Esta opción se puede ejercer en tres tramos de 1% cada una en un periodo del 14 de junio de 2003 al 14 de junio de 2007, considerando que SETA, ha cumplido con sus obligaciones establecidas en el contrato de asistencia técnica y transferencia de tecnología. El precio de ejercicio de la opción fue \$1.1286 (Ps.11.0198), más un interés anual igual al 5%; el precio de las acciones de la opción será disminuido, en su caso, en una cantidad igual al monto de los dividendos pagados por la Compañía. El primer tramo venció sin haberse ejercido en junio de 2005; el segundo y tercero por vencer en junio de 2006 y junio de 2007, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2005, SETA es una sociedad integrada por Aeroinvest, S.A. de C.V. ("Aeroinvest") (subsidiaria de Empresas ICA, S.A. de C.V.) con el 74.5% y Aéroports de Paris Management, S.A ("ADP") con el 25.5%. De conformidad con los estatutos de la Compañía, SETA (tenedora de las acciones Serie "BB" de la Compañía) está facultada para nombrar y destituir al director general, al director de finanzas, al director de operaciones y al director comercial de la Compañía, a elegir tres miembros del Consejo de Administración y vetar ciertas acciones que requieren la aprobación de los accionistas de la Compañía (incluyendo el pago de dividendos y las relacionadas a su derecho de nombrar a ciertos miembros de la alta dirección). En caso de terminación del contrato de asistencia técnica, las acciones Serie "BB" se convertirán en acciones Serie "B", dando como resultando la terminación de las facultades antes mencionadas. Si, en cualquier momento antes del 14 de junio de 2015, SETA tuviera menos del 7.65% de acciones Serie "BB" del capital social de la Compañía, perderá sus derechos de veto. Si, en cualquier momento después del 14 de junio de 2015, SETA tuviera menos del 7.65% de acciones de Serie "BB" del capital social de la Compañía, dichas acciones deberán convertirse en acciones Serie "B", con lo cual SETA perdería todos sus derechos especiales. En tanto SETA retenga cuando menos el 7.65% del capital social de la Compañía en acciones Serie "BB" todos sus derechos especiales prevalecerán vigentes.

Conforme a los estatutos de la Compañía, al contrato de asistencia técnica y al contrato de participación, SETA no podrá ceder más del 51% de sus acciones serie "BB" antes del 14 de junio de 2007. Después de esta fecha, SETA podrá transferir hasta un octavo del 51% cada año a partir de esa fecha.

Como se mencionó anteriormente, SETA tenía la opción de adquirir del Gobierno Mexicano el 36% de las acciones Serie "B" representativas del capital social de la Compañía. La opción considera que en caso de que Nacional Financiera, S.N.C. ("Nafin") un fideicomiso que tiene las acciones de la Compañía propiedad del Gobierno Mexicano, no logre vender las acciones que representen al menos el 36% del capital social de la Compañía mediante una o mas ofertas públicas en un plazo de cuatro años contados a partir de la firma del contrato de participación entre la Compañía y SETA (el plazo de cuatro años terminó en junio de 2004), SETA tendría la opción de comprar a Nafin un número de acciones Serie "B" igual al 36% de las acciones de la Compañía. La opción puede ser ejercida por SETA mediante notificación de compra entregada a Nafin durante los doce meses siguientes posteriores al plazo de cuatro años. El precio por acción fue de \$1.1286 (Ps.11.0198), más un interés anual del 5%, el precio de las acciones será disminuido, en su caso, en una cantidad igual al monto de los dividendos pagados por la Compañía. Tal como se contempla en los términos del contrato de opción, la opción fue asignada y ejercida por Aeroinvest en diciembre de 2005 a un precio de ejercicio de \$1.4404 (Ps.15.3449) por acción. Como resultado de esta adquisición Aeroinvest posee el control sobre el 47.2% de las acciones de GACN, con una participación directa del 36% e indirecta del 11.2% a través de la inversión en SETA.

## **2. Bases de presentación y consolidación**

**Bases de presentación** – Los estados financieros consolidados de GACN y subsidiarias se preparan de acuerdo con los Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados ("PCGA").

**Conversión por conveniencia** – Los estados financieros consolidados se presentan en pesos mexicanos, la moneda en curso del país el cual la Compañía esta establecida y opera. La conversión de los importes en pesos mexicanos a dólares de Estados Unidos de América se incluyen solamente

por conveniencia de los lectores. Las cantidades de pesos incluidas en los estados financieros consolidados al 31 de diciembre de 2005 y por el año que terminó en esa fecha se han convertido a dólares al tipo de cambio de Ps. 11.2865, tipo de cambio del dólar de los Estados Unidos a la compra del mediodía del 30 de junio de 2006, según lo publicado por el Banco de la Reserva Federal de Nueva York. Tal conversión no se debe considerar como una representación de que los montos en pesos mexicanos, hubieran sido o pudieran ser en el futuro convertidos en dólares estadounidenses al tipo de cambio antes mencionado o cualquier otro tipo de cambio.

**Bases de consolidación** – Los estados financieros consolidados incluyen los estados financieros de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. de C. V. y los de sus subsidiarias, en las que controla el 99.99% de su capital social. Todos los saldos y operaciones relevantes han sido eliminados en la consolidación.

Las Compañías cuyos estados financieros se han consolidado con los de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V. son las siguientes: Aeropuerto de Acapulco, S.A. de C.V., Aeropuerto de Ciudad Juárez, S.A. de C.V., Aeropuerto de Culiacán, S.A. de C.V., Aeropuerto de Chihuahua, S.A. de C.V., Aeropuerto de Durango, S.A. de C.V., Aeropuerto de Mazatlán, S.A. de C.V., Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V., Aeropuerto de Reynosa, S.A. de C.V., Aeropuerto de San Luis Potosí, S.A. de C.V., Aeropuerto de Tampico, S.A. de C.V., Aeropuerto de Torreón, S.A. de C.V., Aeropuerto de Zacatecas, S.A. de C.V., Aeropuerto de Zihuatanejo, S.A. de C.V. y Servicios Aeroportuarios del Centro Norte, S.A. de C.V. (“SACN”).

**Reclasificaciones** – En los estados financieros por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2004 y 2003, la Compañía reportó los depósitos en garantía dentro de cuentas por pagar, los cuales han sido reclasificados como un rubro por separado en pasivos a largo plazo para conformar su presentación con la utilizada en 2005. Asimismo ciertos costos fueron incluidos en gastos generales y de administración, los cuales han sido reclasificados a costo de servicios para conformar su presentación con la utilizada en 2005.

### 3. Resumen de las principales políticas contables

Las políticas contables que sigue la Compañía están de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados en México, los cuales requieren que la administración de la Compañía efectúe ciertas estimaciones y utilice determinados supuestos para valuar algunas de las partidas de los estados financieros 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 considera que las estimaciones y supuestos utilizados fueron los adecuados en las circunstancias. Las principales políticas contables seguidas por la Compañía son las siguientes:

- a. **Cambios en políticas contables** – A partir del 1 de enero de 2005, la Compañía adoptó la nueva disposición del Boletín D-3, Obligaciones laborales (“D-3”), emitido por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos (“IMCP”), relativa al reconocimiento del pasivo por indemnizaciones por terminación de la relación laboral por causas distintas de reestructuración, las cuales se registran conforme al método de crédito unitario proyectado, con base en cálculos efectuados por actuarios independientes. El D-3 permite la opción de reconocer en forma inmediata en los resultados del ejercicio el activo o pasivo de transición que resulte, o su amortización de acuerdo a la vida laboral remanente promedio de los trabajadores. Hasta 2004, las indemnizaciones por este concepto se cargaban a los resultados cuando se tomaba la decisión de pagarlas. El pasivo acumulado al 1° de enero de 2005, determinado por actuarios independientes, asciende a Ps.7,680, que la Compañía optó por registrar, como un pasivo de transición y su amortización se efectúa en línea recta durante la vida laboral promedio de los trabajadores que se espera reciban dichos beneficios que es de 5 años.

A partir del 1 de enero de 2004, entraron en vigor las disposiciones del Boletín C-15 “Deterioro en el valor de los activos de larga duración y su disposición” emitido por la Comisión de Principios de Contabilidad del Instituto Mexicano de Contadores Públicos. Este boletín establece, entre otras cosas, los criterios generales que permitan la identificación y, en su caso, registro de las pérdidas por deterioro o baja de valor de los activos de larga duración, tangibles e intangibles, incluyendo el

crédito mercantil; asimismo, precisa los conceptos para la valuación de los activos de larga duración. La adopción de este Boletín el 1 de enero de 2004, no tuvo efectos importantes para la Compañía en su situación financiera y resultados consolidados.

A partir del 1 de enero de 2003, entró en vigor el Boletín C-9 “Pasivo, Provisiones, Activos y Pasivos Contingentes y Compromisos” emitido por el (“IMCP”), el cual establece entre otros aspectos, mayor precisión en conceptos relativos a provisiones, obligaciones acumuladas y pasivos contingentes, así como nuevas disposiciones respecto al reconocimiento contable de provisiones, el uso del valor presente y la redención de obligaciones cuando ocurre anticipadamente o se sustituye por una nueva emisión. La adopción de este nuevo principio de contabilidad no tuvo efectos importantes para la Compañía en su situación financiera y resultados consolidados.

- b. **Reconocimiento de los efectos de la inflación** – La Compañía reconoce los efectos de la inflación conforme el Boletín B-10, el cual requiere que se actualicen todos los estados financieros que se presenten para fines comparativos, a pesos constantes de la fecha del último balance general que se presenta. En consecuencia, los estados financieros de años anteriores que se presentan para efectos comparativos, también han sido actualizados en términos del mismo poder adquisitivo y sus cifras difieren de los originalmente presentados.

El reconocimiento de los efectos de la inflación resulta principalmente, en ganancias o pérdidas por inflación sobre partidas no monetarias y monetarias, que se presentan en los estados financieros bajo el rubro de *resultado por posición monetaria*, que representa la erosión del poder adquisitivo de las partidas monetarias originada por la inflación, se calcula aplicando factores derivados del Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC) a la posición monetaria neta mensual. La pérdida se origina de mantener una posición monetaria activa neta.

- c. **Efectivo y equivalentes de efectivo** – La Compañía considera todos sus instrumentos de deuda de alta liquidez adquiridos con vencimientos originales a noventa días o menos, como equivalentes de efectivo.
- d. **Mejoras en bienes concesionados, maquinaria y equipo** – Las erogaciones por maquinaria y equipo, incluyendo mejoras que tienen el efecto de aumentar el valor del activo, ya sea por que aumentan la capacidad de servicio, mejoran la eficiencia ó prolongan la vida útil del activo, se capitalizan. Estas inversiones se actualizan por el método de ajustes por cambios en el nivel de general de precios, utilizando el INPC. La depreciación se calcula conforme al método de línea recta a partir del mes siguiente de la fecha de adquisición sobre saldos finales actualizados, de acuerdo a la vida útil estimada de los activos como sigue:

	<b>Años totales</b>
Mejoras en bienes concesionados	20
Maquinaria y equipo	10
Muebles y equipo de oficina	10
Equipo de transporte	4
Equipo de cómputo	3.3

- e. **Derechos de uso de instalaciones y concesiones aeroportuarias** – Considera el valor de los trece aeropuertos por los derechos de uso de instalaciones y concesiones aeroportuarias definido por la SCT.

La Compañía obtuvo un avalúo de las instalaciones aeroportuarias determinado por perito independiente, el cual sirvió de base para asignar en cada uno de los aeropuertos el valor de los activos recibidos en concesión, por lo que a partir del 1 de enero de 2003, el valor de las trece concesiones aeroportuarias fue asignado a los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias y en aquellos aeropuertos donde el costo de la concesión excedió el valor del avalúo, este exceso se clasificó como concesiones aeroportuarias (Ver Nota 7).

Los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias se amortizan conforme a la vida útil remanente de los bienes concesionados determinada por perito independiente. Las concesiones aeroportuarias se amortizan en 50 años, tiempo de duración de la concesión.

- f. **Deterioro de activos de larga duración en uso** – La Compañía revisa el valor en libros de los activos de larga duración en uso, ante la presencia de algún indicio de deterioro que pudiera indicar que el valor en libros pudiera no ser recuperable, considerando el mayor del valor presente de los flujos netos de efectivo futuros o el precio neto de venta en el caso de su eventual disposición. El deterioro se registra si el valor en libros excede al mayor de los valores antes mencionados. Los indicios de deterioro que se consideran para estos efectos, son entre otros, las pérdidas de operación o flujos de efectivo negativos en el periodo si es que están combinados con un historial o proyección de pérdidas, depreciaciones y amortizaciones cargadas a resultados que en términos porcentuales, en relación con los ingresos, sean substancialmente superiores a las de ejercicios anteriores y otros factores económicos y legales.

De acuerdo a lo establecido en el boletín “C-15”, la Compañía considera que cada aeropuerto en lo individual no puede ser considerado como una “unidad generadora de efectivo”, ya que como se describe en la Nota 1, la licitación de la concesión fue hecha por el Gobierno Federal como un paquete de trece aeropuertos, por lo que los concesionarios están obligados a operarlos independientemente de los resultados que se generen individualmente. Considerando lo anterior, la evaluación de un posible deterioro se realizó con cifras consolidadas. Al 31 de diciembre de 2005, el análisis de deterioro efectuado por la Compañía no reflejó ninguna pérdida por deterioro.

- g. **Obligaciones laborales al retiro** – Los pasivos por prima de antigüedad e indemnización por terminación de la relación laboral (este último a partir de 2005), se registran conforme se devengan, los cuales se registran con base en el método de crédito unitario proyectado, con base en cálculos efectuados por actuarios independientes. Por lo tanto, se está reconociendo el pasivo que a valor presente, se estima cubrirá la obligación por estos beneficios a la fecha estimada de retiro del conjunto de empleados que labora en la Compañía. Hasta el 31 de diciembre de 2004, las indemnizaciones por terminación de la relación laboral, se cargaban a los resultados cuando se tomaba la decisión de pagarlas.
- h. **Impuesto sobre la renta, impuesto al activo y participación de los trabajadores en las utilidades** – Las provisiones para el impuesto sobre la renta (“ISR”) y participación de los trabajadores en las utilidades (“PTU”), se registran en los resultados del año en que se causan, y se reconoce el ISR diferido proveniente de las diferencias temporales que resultan de la comparación de los valores contables y fiscales de los activos y pasivos, y en su caso, se incluye el beneficio de las pérdidas fiscales por amortizar. El impuesto sobre la renta diferido activo, se registra sólo cuando existe alta probabilidad de que pueda recuperarse.

La PTU se determina con base en la utilidad fiscal conforme a la fracción I del artículo 10 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta. Se reconoce la PTU diferida proveniente de las diferencias temporales entre el resultado contable y la renta gravable, sólo cuando se pueda presumir razonablemente que van a provocar un pasivo o beneficio, y no exista algún indicio de que vaya a cambiar esa situación, de tal manera que los pasivos o los beneficios no se materialicen.

El impuesto al activo pagado que se espera recuperar, se registra como un anticipo de impuesto sobre la renta y se presenta en el balance general disminuyendo el pasivo por ISR diferido.

- i. **Valor razonable de los instrumentos financieros** – Los instrumentos financieros incluyen efectivo y equivalentes, cuentas por cobrar y cuentas por pagar. El valor en libros de estos instrumentos financieros se aproxima a su valor razonable porque tienen vencimientos relativamente cortos y devengan intereses a tasas de acuerdo a indicadores de mercado, cuando es apropiado.

- j. **Provisiones** – Se reconocen cuando se tiene una obligación presente como resultado de un evento pasado, que probablemente resulte en la salida de recursos económicos y que pueda ser estimada razonablemente.
- k. **Operaciones en moneda extranjera** – Las operaciones en moneda extranjera se registran al tipo de cambio vigente a la fecha de su celebración. Los activos y pasivos monetarios en moneda extranjera se valúan en moneda nacional al tipo de cambio vigente a la fecha de los estados financieros. Las fluctuaciones cambiarias se registran en los resultados como un componente del ingreso (costo) integral de financiamiento.
- l. **Concentración de riesgos de crédito** – Los instrumentos financieros que potencialmente exponen al riesgo de crédito a la Compañía, consisten en cuentas por cobrar a las principales líneas aéreas nacionales e internacionales. Para reducir el riesgo del crédito, la Compañía realiza evaluaciones en forma periódica respecto de la situación financiera de sus clientes, además les requiere garantías específicas en aquellos conceptos de ingresos en donde es aplicable. La Compañía considera que su riesgo potencial de crédito está adecuadamente cubierto con la estimación para cuentas de cobro dudoso que tiene creada. En 2005, 2004 y 2003 aproximadamente el 16.4%, 17.5% y 21.1%, respectivamente, de las cuentas por cobrar de la Compañía, provienen de cuentas por cobrar a Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., aproximadamente 29.1%, 35.1% y 41.0%, respectivamente, corresponden a cuentas por cobrar a Aerovías de México, S.A. de C.V., y aproximadamente 17.5%, 9.4% y 5.8% , respectivamente, corresponden a cuentas por cobrar a Consorcio Aviaca, S.A. de C.V. Adicionalmente, de los ingresos consolidados de la Compañía por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2005, 2004 y 2003, aproximadamente 9.4%, 11.0% y 14.0%, respectivamente, corresponden a ingresos generados por Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., aproximadamente 19.1%, 23.7% y 26.3%, respectivamente, corresponden a ingresos generados por Aerovías de México, S.A. de C.V. y aproximadamente 10.1%, 9.0% y 6.7%, respectivamente, corresponden a ingresos generados por Consorcio Aviaca, S.A. de C.V.
- m. **Reconocimiento de ingresos** – Los ingresos provienen principalmente de la prestación de servicios aeronáuticos, los cuales se refieren al uso de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros, y los servicios no aeronáuticos. Los ingresos por servicios aeronáuticos consisten en aquellos servicios indispensables para la operación y buen funcionamiento de un aeropuerto. Estos ingresos están sujetos a un sistema de precios regulados por la SCT que establece una tarifa máxima por los servicios aeroportuarios y complementarios para cada aeropuerto. Dichos ingresos se reconocen cuando los servicios se prestan (Ver Nota 16).

Los ingresos por servicios no aeronáuticos, consisten principalmente en el arrendamiento de espacios comerciales en las terminales aeroportuarias, ingresos por estacionamiento, cuotas por concepto de acceso a terceros que proporcionan servicios de abastecimiento de comidas y otros servicios en los aeropuertos. Los espacios dentro de la terminal son rentados a través de contratos de arrendamientos operativos, ya sea con rentas mensuales fijas (se incrementan cada año con base en el INPC) o cuotas basadas en una cuota mensual mínima o un porcentaje de los ingresos mensuales del arrendatario, el que resulte mayor. Estos ingresos se reconocen cuando los servicios se prestan y los arrendamientos se devengan.

Las rentas contingentes se reconocen en resultados una vez que la contingencia se cumple. Por lo tanto, durante el año, el porcentaje adicional de la renta mensual determinado en base a los ingresos de los arrendatarios se reconoce en el mes siguiente, una vez que la Compañía recibe información relacionada con las ventas de los arrendatarios de los locales comerciales. Aunque cada año reportado incluye doce meses de ingresos, este tratamiento contable resulta en el desfase de un mes con respecto de los ingresos contingentes de aquellos arrendatarios en los cuales los ingresos adicionales del porcentaje mensual es mayor que el ingreso mínimo mensual. Sin embargo, la Compañía revisa a la fecha de cada reporte el efecto de este mes de desfase y considera que el efecto no es material en los resultados reportados.

- n. **Utilidades 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 ejercicio. La Compañía no tiene acciones potencialmente dilutivas por lo tanto, la utilidad básica y diluida por acción es la misma.

#### 4. Equivalentes de efectivo y efectivo

	2005	2004	2003
Equivalentes de efectivo	Ps. 1,400,282	Ps. 1,032,794	Ps. 712,606
Efectivo	190,726	177,953	188,583
	<u>Ps. 1,591,008</u>	<u>Ps. 1,210,747</u>	<u>Ps. 901,189</u>

#### 5. Cuentas por cobrar a clientes

	2005	2004	2003
Clientes	Ps. 148,956	Ps. 81,238	Ps. 68,833
Estimación para cuentas de cobro dudoso	(21,405)	(32,972)	(31,065)
	<u>Ps. 127,551</u>	<u>Ps. 48,266</u>	<u>Ps. 37,768</u>

Las cuentas por cobrar (incluyendo Consorcio Aeroméxico, S.A. de C.V.) incluyen saldos derivados de la "Tarifa de Uso de Aeropuerto" (TUA) facturados a aerolíneas nacionales e internacionales mismas que al 31 de diciembre de 2005, 2004 y 2003 ascendieron a Ps.173,969, Ps.163,528 y Ps.199,776, respectivamente. La TUA pagada por cada pasajero (distintos de los diplomáticos, infantes y pasajeros en tránsito) que viaja utilizando las terminales aéreas operadas por la Compañía es cobrada por las aerolíneas y entregada a la Compañía.

*Cuentas por cobrar a Consorcio Aeroméxico, S.A. de C.V., parte relacionada* - La mayor parte del capital social de Consorcio Aeroméxico, S.A. de C.V. ("Consorcio Aeroméxico" antes "Cintra, S.A. de C.V.") es propiedad del Instituto para la Protección al Ahorro Bancario (IPAB), entidad descentralizada de la administración Pública Federal Mexicana y del Gobierno Mexicano, por lo cual se considera a Consorcio Aeroméxico como parte relacionada de la Compañía.

*Reserva de cuentras incobrables* - La Compañía revisa periódicamente la valuación de sus cuentas por cobrar, considerando principalmente la estructura y antigüedad de la cartera, adicionalmente, se consideran otros factores tales como, el riesgo crediticio del cliente, la situación financiera de las líneas aéreas y las condiciones económicas del país. La condición de cuentas vencidas, se determina considerando los plazos y términos establecidos en los contratos. La cancelación de las cuentas consideradas como incobrables, se realiza una vez que la Compañía agotó todos los medios a su alcance para la recuperación de la cuenta. Normalmente la cancelación se realiza cuando un juez emite sentencia respecto de la imposibilidad de cobro.

#### 6. Mejoras en bienes concesionados, maquinaria y equipo

	2005	2004	2003
Mejoras en bienes concesionados	Ps. 1,250,132	Ps. 1,080,796	Ps. 811,823
Maquinaria y equipo	165,661	117,330	103,262
Muebles y equipo de oficina	41,264	38,446	49,572
Equipo de transporte	106,107	107,711	110,841
Equipo de cómputo	17,703	16,354	13,308
	<u>1,580,867</u>	<u>1,360,637</u>	<u>1,088,806</u>
Depreciación acumulada	(359,067)	(285,730)	(238,635)
	<u>1,221,800</u>	<u>1,074,907</u>	<u>850,171</u>
Construcciones en proceso	199,265	167,673	199,786
	<u>Ps. 1,421,065</u>	<u>Ps. 1,242,580</u>	<u>Ps. 1,049,957</u>

El cargo a resultados por depreciación de mejoras en bienes concesionados y maquinaria y equipo por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2005, 2004 y 2003 fueron de Ps.77,619, Ps.67,421 y Ps.53,457, respectivamente. Adicionalmente la Compañía reconoció un costo por amortización de otros activos por Ps. 877 por el año que terminó el 31 de diciembre de 2005.

Las construcciones en proceso se refieren principalmente a la rehabilitación de las pistas de los aeropuertos de Reynosa, San Luis Potosí, Torreón y Zihuatanejo y la remodelación de las terminales de los aeropuertos de Ciudad Juárez, Chihuahua y Torreón.

## 7. Derechos de uso de instalaciones y concesiones aeroportuarias

Como se indica en la Nota 3 e., a partir del 1 de enero de 2003, el monto total de las concesiones fue asignado proporcionalmente a los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias con base en el valor neto de reposición de los activos determinados por perito independiente y el remanente se registró como concesiones aeroportuarias, como se muestra a continuación:

		<b>Plazo de amortización remanente en años</b>
Valor de las concesiones determinado por la SCT (Ver nota 1)	<u>Ps. 5,419,872</u>	
<i>Asignado a:</i>		
Derecho de uso de instalaciones aeroportuarias:		
Pistas, calles de rodaje y plataformas	Ps. 1,425,320	29
Edificios	934,871	31
Obra de infraestructura	326,232	23
Terrenos	<u>1,905,036</u>	44
	4,591,459	
Concesiones aeroportuarias	<u>828,413</u>	44
Costo total	<u>Ps. 5,419,872</u>	

Al 31 de diciembre de 2005, 2004 y 2003, el derecho de uso de instalaciones y concesiones aeroportuarias se integra como sigue:

	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Derecho de uso de instalaciones aeroportuarias	Ps.4,591,459	Ps.4,591,459	Ps.4,591,459
Menos – Depreciación acumulada	<u>(627,399)</u>	<u>(510,087)</u>	<u>(392,848)</u>
	<u>Ps.3,964,060</u>	<u>Ps.4,081,372</u>	<u>Ps.4,198,611</u>
Concesiones aeroportuarias	Ps. 828,413	Ps. 828,413	Ps. 828,413
Menos – Amortización acumulada	<u>(99,409)</u>	<u>(82,842)</u>	<u>(66,275)</u>
	<u>Ps. 729,004</u>	<u>Ps. 745,571</u>	<u>Ps. 762,138</u>

El cargo a resultados por depreciación y amortización por concepto de derechos de uso de instalaciones y concesiones aeroportuarias por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2005, 2004 y 2003 fueron de Ps.133,879, Ps.133,806 y Ps. 133,925, respectivamente.

Cada aeropuerto concesionado contiene los siguientes términos y condiciones básicas:

- El concesionario tiene el derecho de administrar, operar, mantener y usar las instalaciones del aeropuerto y llevar a cabo la construcción, mejora o mantenimiento de las instalaciones de acuerdo con el programa maestro de desarrollo en forma quinquenal, así como prestar los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales.
- El concesionario solo podrá usar las instalaciones del aeropuerto para los fines especificados en la concesión y deberá proporcionar servicios de conformidad con la ley y los reglamentos aplicables y está sujeto a revisiones de la SCT.
- El concesionario deberá pagar un derecho de uso de activos concesionados (actualmente 5% de los ingresos anuales brutos del tenedor de la concesión), de conformidad con la Ley Federal de Derechos.
- ASA tiene el derecho exclusivo del suministro de combustible en los aeropuertos concesionados.
- El concesionario deberá conceder el acceso a, y el uso de áreas específicas del aeropuerto sin costo, a ciertas dependencias del Gobierno Mexicano con el objeto de permitirles llevar a cabo sus actividades dentro de los aeropuertos.
- La concesión puede ser revocada si el concesionario incumple algunas de las obligaciones impuestas por la concesión, tal como lo establece el artículo 27 de la Ley de Aeropuertos o por las razones mencionadas en el Artículo 26 de la referida Ley de Aeropuertos y en la concesión. La violación de ciertos términos de la concesión puede originar su revocación sólo si el mismo término ha sido sancionado por la SCT en por los menos tres ocasiones.
- Los términos y condiciones de las concesiones que regulan las operaciones de la Compañía pueden ser modificadas por la SCT.
- Las concesiones podrán ser renovadas en una o varias ocasiones hasta por un plazo que no exceda de 50 años.

## 8. Obligaciones laborales al retiro

El pasivo relativo a obligaciones laborales se integra como sigue:

	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Primas de antigüedad	Ps. 10,364	Ps. 7,975	Ps. 7,568
Indemnizaciones al personal	12,102		
	<u>Ps.22,466</u>	<u>Ps. 7,975</u>	<u>Ps. 7,568</u>

El costo neto del período por las obligaciones derivadas de las primas de antigüedad ascendió a Ps.3,327 en 2005, Ps.2,708 en 2004 y Ps.3,478 en 2003. Adicionalmente a partir de 2005 el costo por concepto de indemnizaciones al personal por terminación de la relación laboral fue de Ps.8,283.

## 9. Capital contable

- Al 31 de diciembre de 2005, el número total de acciones autorizadas Clase I asciende a 404,123,711 de las cuales 58,800,000, corresponden a la Serie "BB" y 345,323,712, a la Serie "B". De las acciones Serie "B", Clase I, 12,123,711, no están emitidas y representan las acciones de la opción de SETA de adquirir el 3% de las acciones de la Compañía. El remanente de las acciones autorizadas Series "BB" y Serie "B" están en circulación. Al 31 de diciembre de 2004 y 2003, el mismo número de acciones estaban autorizadas, excepto que las acciones de la Serie "B", Clase I, estaban representadas por acciones de la Serie "A".

- b. El capital social pagado y suscrito al 31 de diciembre de 2005 está representado por acciones ordinarias, nominativas y sin expresión de valor nominal y se integra como sigue:

	<b>Número de acciones</b>	<b>Valor nominal</b>	<b>Efecto de actualización</b>	<b>Capital social actualizado</b>
Capital fijo:				
Serie B, Clase I	333,200,000	Ps.3,675,659	Ps.1,157,880	Ps.4,833,539
Serie BB, Clase I	58,800,000	644,619	203,063	847,682
<b>Total</b>	<b>392,000,000</b>	<b>Ps.4,320,278</b>	<b>Ps.1,360,943</b>	<b>Ps.5,681,221</b>

La composición del capital social al 31 de diciembre de 2004 y 2003 fue el mismo que se presenta en la tabla anterior, excepto por las acciones Serie "B", Clase I que estaban representadas por acciones Serie "A" que fueron subsecuentemente convertidas, tal como se señala en el inciso e. posterior.

- c. En acta constitutiva de la Compañía del 28 de mayo de 1998, se aportaron Ps.1,703 (Ps.1,000 históricos, mediante la emisión de 68,051 acciones clase "I"). Asimismo, en Asambleas Extraordinarias de Accionistas celebradas el 14 de diciembre de 1998, 31 de agosto de 1999 y 5 de junio de 2000, se acordó aumentar el capital social en su parte mínima fija sin derecho a retiro en la cantidad Ps.119,300 (Ps.77,653 históricos mediante la emisión de 5,284,385 acciones de la Serie "A"), Ps.15,854 (Ps.11,195 históricos mediante la emisión de 761,789 acciones de la Serie "A") y Ps.5,544,364 (Ps.4,230,430 históricos mediante la emisión de 385,885,775 acciones, de las cuales 327,085,775 corresponden a la Serie "A" y 58,800,000 corresponden a la Serie "BB"), respectivamente, haciendo un total al 31 de diciembre de 2005 de 392,000,000 acciones ordinarias, nominativas y sin expresión de valor nominal, de la Clase "I".
- d. En Asamblea de Accionistas de fecha 14 de junio de 2000 en la cual se acuerda mantener en Tesorería acciones Serie "B" que representen en todo momento el 3% del Capital Social. A la fecha de cierre de estos estados financieros, dichas acciones no están suscritas ni pagadas.
- e. En Asamblea General Extraordinaria de Accionistas celebrada el 21 de diciembre de 2005, se aprobó la conversión de la totalidad de las acciones serie "A" representativas del capital social de la Compañía, en acciones de la serie "B" ordinarias, nominativas y sin expresión de valor nominal, de la clase "I".
- f. De acuerdo con la Ley General de Sociedades Mercantiles, de las utilidades netas del ejercicio debe separarse un 5% como mínimo para formar la reserva legal, hasta que su importe ascienda al 20% del capital social a valor nominal. La reserva legal puede capitalizarse, pero no debe repartirse a menos que se disuelva la sociedad, y debe ser reconstituida cuando disminuya por cualquier motivo. Al 31 de diciembre de 2005, la reserva legal asciende a Ps.36,066.
- g. La distribución del capital contable, excepto por los importes actualizados del capital social aportado y de las utilidades retenidas fiscales, causará el impuesto sobre la renta sobre dividendos a cargo de la Compañía a la tasa vigente. En el año de 2005 y 2004 la tasa fue del 30% y 33%, respectivamente, la cual se redujo al 29% para el año de 2006 y 28% para el 2007 y años posteriores. El impuesto que se pague por dicha distribución, se podrá acreditar contra el impuesto sobre la renta del ejercicio en el que se pague el impuesto sobre dividendos y en los dos ejercicios inmediatos siguientes, contra el impuesto del ejercicio y los pagos provisionales de los mismos.

Los saldos de las cuentas fiscales del capital contable al 31 de diciembre son:

	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Cuenta de capital de aportación	Ps.5,327,830	Ps.5,327,830	Ps.5,327,830
Cuenta de utilidad fiscal neta	13,500	3,994	3,350
Cuenta de utilidad fiscal neta reinvertida	31,238	31,238	31,238
<b>Total</b>	<b>Ps.5,372,568</b>	<b>Ps.5,363,062</b>	<b>Ps.5,362,418</b>

## 10. Saldos y operaciones en moneda extranjera

La posición monetaria en miles de dólares estadounidenses al 31 de diciembre es:

	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Activos monetarios	\$ 47,675	\$ 46,033	\$ 37,431
Pasivos monetarios	(1,236)	(864)	(908)
Posición activa	<u>\$ 46,439</u>	<u>\$ 45,169</u>	<u>\$ 36,523</u>
Equivalente en miles de pesos	<u>Ps.497,070</u>	<u>Ps.523,784</u>	<u>Ps.426,858</u>

Las operaciones en miles de dólares estadounidenses por los años que terminaron el 31 de diciembre fueron como sigue:

	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Pagos de asistencia técnica	\$ 3,373	\$ 3,000	\$ 3,000
Compras de equipo de seguridad	1,357	940	2,629
Pagos de seguros	1,571	1,882	1,654
Pagos de gastos de viaje	44	93	9

Al 31 de diciembre de 2005, 2004 y 2003, el tipo de cambio del peso por un dólar estadounidense era de Ps.10.6344, Ps.11.1495 y Ps.11.2372, respectivamente.

## 11. Saldos y transacciones con partes relacionadas

Los saldos con partes relacionadas al 31 de diciembre son:

	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Saldos por pagar:			
SETA	Ps.13,226	Ps.10,001	Ps.10,604
Gobierno Mexicano – Derechos sobre bienes concesionados	11,430	9,597	7,875
	<u>Ps.24,656</u>	<u>Ps.19,598</u>	<u>Ps.18,479</u>

Las transacciones con partes relacionadas efectuadas en el curso normal de sus operaciones por los años que terminaron el 31 de diciembre fueron como sigue:

	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos facturados a Consorcio Aeroméxico (Nota 5)	Ps.491,646	Ps.527,603	Ps.537,755
Gastos:			
Pagos de asistencia técnica recibida y gastos de viaje	Ps. 37,305	Ps. 37,491	Ps. 36,855
Pagos de derechos sobre bienes concesionados	67,722	60,487	55,123
Inversiones de capital – Rehabilitación de pistas proporcionada por Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Ps. 23,791		

Los ingresos facturados a Cintra por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2005, 2004 y 2003 incluyen ingresos por TUA de Ps.381,616, Ps.377,723 y Ps.375,249, respectivamente.

El 20 de diciembre de 2005, Consorcio Aeroméxico, S.A. de C.V., llevó a cabo la venta del 99.97% de las acciones representativas del capital social de Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. y Aerocaribe, S.A. de C.V., ambas compañías formaban parte de Consorcio Aeroméxico, por lo que los saldos con partes relacionadas al 31 de diciembre de 2005 no incluyen las compañías antes mencionadas, aunque las transacciones con estas compañías si están incluidas en las revelaciones arriba mencionadas.

*Asistencia Técnica* – En el 2000, la Compañía y SETA celebraron un contrato de asistencia técnica y transferencia de tecnología por 15 años. Como se define en el contrato, la Compañía pago a SETA \$5,000 en 2001 y 2002, a partir de 2004, la mayor entre \$3,000 o 5% de la utilidad de operación consolidada antes de depreciación y amortización, por año, a cambio de servicios y transferencia de tecnología. En 2004, la parte fija de \$3,000 fue mayor al 5% de la utilidad de operación consolidada; sin embargo, en 2005, el 5% de la utilidad de operación consolidada fue mayor que la parte fija de \$3,000.

*Derecho sobre bienes concesionados* – La Compañía esta obligada al pago de un derecho anual al Gobierno Mexicano, el cual equivale al 5% de los ingresos brutos anuales de cada una de las concesiones por el uso de bienes del dominio público de acuerdo con los términos de las concesiones y la Ley Federal de Derechos.

## 12. Impuesto sobre la renta, impuesto al activo y participación de los trabajadores en las utilidades

La Compañía está sujeta al impuesto sobre la renta (ISR) y al impuesto al activo (IMPAC). El ISR se calcula considerando como gravables o deducibles ciertos efectos de la inflación, tal como la depreciación calculada sobre valores a precios constantes, lo que permite deducir costos actuales, y se acumula o deduce el efecto de la inflación sobre ciertos pasivos y activos monetarios a través del ajuste anual por inflación, el cual es similar al resultado por posición monetaria, y a partir de 2005, conforme a las modificaciones a las leyes del ISR e IMPAC publicadas el 1 de diciembre de 2004 aplicables a partir de 2005, a) Se reduce la tasa del ISR a 30% para el año 2005, a 29% en 2006 y a 28% de 2007 en adelante (la tasa en 2004 y 2003 fue del 33% y 34%, respectivamente); b) A partir de 2006 será disminuíble en su totalidad la participación a los trabajadores en las utilidades que se pague y c) Se incluyen los pasivos bancarios y con extranjeros para determinar la base gravable del IMPAC.

Por otra parte, el IMPAC se causa a razón del 1.8% del promedio neto de la mayoría de los activos (a valores actualizados) y de ciertos pasivos, y se paga únicamente por el monto en que exceda al ISR del año; cualquier pago que se efectúe es recuperable contra el monto en que el ISR exceda al IMPAC en los diez ejercicios subsecuentes.

El ISR por los años que terminaron el 31 de diciembre se integra como sigue:

	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
Causado	Ps. 4,267	Ps. 1,265	Ps. 1,524
Diferido	147,851	134,707	107,328
Efecto en el ISR diferido por reducción de tasas		(70,141)	
Variación en la estimación para valuación del impuesto al activo por recuperar y pérdidas fiscales por amortizar	(4,793)	21,305	26,269
	<u>Ps.147,325</u>	<u>Ps. 87,136</u>	<u>Ps.135,121</u>

Para la determinación del ISR diferido al 31 de diciembre de 2005, 2004 y 2003, la Compañía aplicó a las diferencias temporales, las tasas que estarán vigentes de acuerdo a su fecha estimada de realización.

La conciliación de la tasa legal del ISR y la tasa efectiva como un por ciento de la utilidad antes de ISR y PTU por los ejercicios 2005, 2004 y 2003, se muestran a continuación:

	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
	<b>%</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
Tasa legal	30.00	33.00	34.00
Efecto de diferencias permanentes, principalmente gastos no deducibles, actualización de impuestos y efectos de la inflación para efectos financieros y fiscales	0.18	3.27	0.69
Variación en la estimación para valuación de impuesto al activo por recuperar y pérdidas fiscales por amortizar	(0.95)	5.68	8.36
Efecto en ISR diferido por reducción de tasas		(18.71)	
Tasa efectiva	<u>29.23</u>	<u>23.24</u>	<u>43.05</u>

Los principales conceptos que originan el saldo activo (pasivo) por ISR y PTU, diferidos al 31 de diciembre son:

	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
<i>Activos:</i>			
Obligaciones laborales y estimaciones de pasivos	Ps. 16,968	Ps. 9,975	Ps. 10,677
Otros	4,232	10,138	9,828
<i>Pasivos:</i>			
Derecho de uso de instalaciones y concesiones aeroportuarias	(1,309,003)	(1,220,575)	(1,138,448)
Otros pasivos	(40,769)		
Mejoras en bienes concesionados, maquinaria y equipo	<u>(37,610)</u>	<u>(5,812)</u>	<u>(3,959)</u>
ISR diferido pasivo por diferencias temporales	<u>(1,366,182)</u>	<u>(1,206,274)</u>	<u>(1,121,902)</u>
Efecto de pérdidas fiscales por amortizar	830,058	819,449	800,537
Impuesto al activo pagado por recuperar	<u>188,689</u>	<u>174,324</u>	<u>123,558</u>
	(347,435)	(212,501)	(197,807)
Estimación por valuación del impuesto al activo por recuperar y pérdidas fiscales por amortizar	<u>(91,034)</u>	<u>(95,827)</u>	<u>(74,522)</u>
Total pasivo neto por impuesto sobre la renta diferido	(438,469)	(308,328)	(272,329)
PTU diferida	<u>(76,774)</u>	<u>(79,331)</u>	<u>(83,448)</u>
Pasivo neto diferido por ISR y PTU	<u>Ps. (515,243)</u>	<u>Ps. (387,659)</u>	<u>Ps. (355,777)</u>

Al 31 de diciembre de 2005, 2004 y 2003, la mayor parte de la estimación por valuación representa una reserva contra el beneficio reconocido por el impuesto al activo pagado por acreditar en los aeropuertos de Acapulco, Zihuatanejo, Ciudad Juárez, Reynosa, Durango, San Luis Potosí, Tampico, Torreón y Zacatecas, debido a que la Compañía considera que existe incertidumbre en la recuperación de tales importes.

Las pérdidas fiscales de la Compañía y sus subsidiarias pendientes de amortizar por las que ya se ha reconocido parcialmente el activo por impuesto sobre la renta diferido, pueden recuperarse cumpliendo con ciertos requisitos. Cada concesión aeroportuaria ha recibido la aprobación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para amortizar las pérdidas fiscales hasta que las mismas se agoten, se termine el plazo de vigencia de la concesión o se liquiden las concesiones. Sus montos actualizados al 31 de diciembre de 2005, se muestran a continuación:

<b>Año de origen</b>	<b>Pérdidas por amortizar</b>
1998	Ps. 44,850
1999	297,201
2000	557,259
2001	553,078
2002	572,708
2003	479,442
2004	419,644
2005	<u>40,309</u>
	<u>Ps. 2,964,491</u>

El impuesto al activo por acreditar puede recuperarse cumpliendo con ciertos requisitos. El importe por acreditar y su vencimiento son como sigue:

<b>Año de vencimiento</b>	<b>IMPAC por acreditar</b>
2012	Ps. 65,339
2013	58,561
2014	50,497
2015	14,292
	<u>Ps. 188,689</u>

### 13. Contingencias

Al 31 de diciembre de 2005, las empresas subsidiarias tienen a cargo los siguientes juicios en trámite de resolución:

- Demanda en contra de Aeropuerto de Ciudad Juárez, S.A. de C.V., presentada el 15 de noviembre de 1995, por reclamo de la reivindicación de una porción de los terrenos (240 hectáreas) donde se localiza el Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez, por considerar que los terrenos fueron transferidos al Gobierno Mexicano en forma incorrecta. La parte demandante reclama el pago de \$120,000 (Ps. 1,350,600) por no poder reivindicar en su favor el terreno por estar destinado a un aeropuerto. En mayo de 2005 la sala de apelación ordenó al Aeropuerto de Ciudad Juárez, S.A. de C.V., devolver estos terrenos. A la fecha de los estados financieros la contingencia se mantiene debido a que las partes interpusieron demandas de amparo. En caso de que la resolución no resulte favorable para la Compañía, se considera que la repercusión económica del juicio será a cargo del Gobierno Mexicano, tal como se establece en el título de concesión, por lo que la Compañía no ha registrado ningún pasivo en relación con esta demanda.
- Se interpusieron procedimientos administrativos de ejecución en contra de varios aeropuertos de la Compañía, siendo los más importantes Aeropuerto de Chihuahua S.A. de C.V., Aeropuerto de Ciudad Juárez, S.A. de C.V., y Aeropuerto de Zihuatanejo, S.A. de C.V. Dichos procedimientos han sido promovidos por los municipios por concepto de impuesto predial relacionado con los terrenos de estos aeropuertos por importes de Ps. 16,079, Ps. 1,080 y Ps. 10,233, respectivamente. La Compañía reconoció un pasivo por Ps. 3,121, relacionado con los procedimientos administrativos en Zihuatanejo ya que considera que existe la probabilidad de un resultado desfavorable con una exposición máxima por este monto, con base en las recomendaciones de los asesores legales y el hecho de que el municipio embargó ciertas cuentas por cobrar de los arrendatarios del aeropuerto. Sin embargo, al 31 de diciembre de 2005, la Compañía no ha reconocido ningún pasivo respecto a las demandas de los aeropuertos de Ciudad Juárez y Chihuahua, ya que considera que los resultados le serán favorables. El 10 de febrero de 2006, aún no existe una resolución final con respecto a los aeropuertos de Ciudad Juárez o Zihuatanejo, sin embargo, a esta fecha, la corte determinó la demanda en contra del aeropuerto de Chihuahua como inválida.
- La Compañía determina la Participación de los Trabajadores en las Utilidades (PTU) de acuerdo con la fracción I del artículo 10 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta; sin embargo, la Autoridad Fiscal y/o los trabajadores podrían no estar de acuerdo con este criterio; en su caso la Compañía interpondrá los recursos necesarios para continuar aplicando de esta manera el cálculo de PTU.
- Como parte de la privatización de los aeropuertos, el Gobierno Mexicano por conducto de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PFPA), llevó a cabo auditorías ambientales en cada uno de los aeropuertos considerados en la privatización para la entrega del certificado de cumplimiento ambiental. Con base en los resultados de la auditoría, la PFPA emitió recomendaciones para corregir y mejorar las condiciones del Aeropuerto de Ciudad Juárez, S.A. de C.V. Aunque al 10 de febrero de 2006, este aeropuerto no ha recibido la certificación por parte de la PFPA, la Compañía considera que las acciones tomadas para corregir o mejorar los asuntos identificados en la auditoría fueron las apropiadas y las irregularidades quedaron subsanadas. Bajo los términos de la concesión, el Gobierno Mexicano acordó indemnizar a la Compañía por cualquier contingencia ambiental generada antes del 1 de noviembre de 1998.

## 14. Compromisos

- a. Como se menciona en la Nota 11, la Ley Federal de Derechos establece en su artículo 232-A, la obligación de la Compañía, titular de la concesión o permiso para el uso, goce o explotación de bienes del dominio público que queden afectos a servicios públicos, al pago del derecho de uso, goce o explotación, equivalente al 5% de los ingresos brutos que por este concepto obtengan.
  - b. Como se menciona en la Nota 11, la Compañía celebró un contrato de asistencia técnica y transferencia de tecnología con SETA, antes Operadora Mexicana de Aeropuertos, S.A. de C. V (“OMA”), cuya vigencia es de 15 años. Actualmente la contraprestación pactada por dichos servicios es de 3 millones de dólares americanos anuales o el 5% de la utilidad de operación consolidada de la Compañía según se define en el contrato, la que resulte mayor. A partir del ejercicio 2006, la parte fija de \$3,000 se actualizará anualmente de acuerdo al INPC de los Estados Unidos de América.
  - c. En diciembre de 2005, con la finalidad de financiar la adquisición de las acciones serie “B” del Gobierno Mexicano que representaban el 36% del capital social de la Compañía, Aeroinvest, celebró un contrato de préstamo por \$125 millones con WestLB AG con vencimiento en mayo de 2007. Aeroinvest puede prepagar el préstamo en cualquier momento sin castigo. El préstamo esta asegurado por un fideicomiso de garantía donde se conservan las acciones adquiridas Serie “B”. Aeroinvest tiene el derecho de voto de las acciones conservadas en el fideicomiso de garantía, sujeto a ciertas restricciones afirmativas y negativas, mientras tanto no se incurra en algún incumplimiento. Adicionalmente, Aeroinvest requiere mantener al menos su participación accionaría actual en SETA y en la Compañía, asegurar que SETA conserve su participación accionaría actual en la Compañía y mantenga una relación mínima de intereses gasto a EBITDA. En relación con la asignación de SETA a Aeroinvest de la opción de compra de las acciones Serie “B” del Gobierno Mexicano, Aeroinvest acordó con SETA y ADP para votar las acciones Serie “B” depositadas en el fideicomiso de garantía de la misma forma que SETA vota sus acciones “BB”. Si Aeroinvest incumple con sus obligaciones establecidas en el contrato de préstamo, WestLB AG puede embargar las acciones Serie “B” que se mantienen en el fideicomiso de garantía. Adicionalmente, las subsidiarias de Aeroinvest, incluyendo la Compañía, están obligadas bajo los términos del contrato de préstamo a cumplir con ciertas restricciones, incluyendo las siguientes:
    - Restricciones en el endeudamiento de Aeroinvest y sus subsidiarias, sujeto a ciertas excepciones, incluyendo la de deuda incurrida en: i) el curso ordinario del negocio que no exceda \$4 millones en total ii) entre Aeroinvest o la Compañía y cualquier subsidiaria de Aeroinvest o de la Compañía, y iii) cumplir con cartas de crédito requeridas bajo los términos de ciertos contratos de la Compañía y las concesiones de la Compañía.
    - Restricciones en ciertos gravámenes, transferencia de activos, fusiones y cambios fundamentales en los negocios; y
    - Una obligación de que la Compañía pague anualmente como dividendo cualquier efectivo disponible (calculado en base a EBITDA menos impuestos e inversiones de capital)
- El contrato del préstamo también considera que, en el evento de ciertos daños a las propiedades u otras pérdidas de valor de los activos, Aeroinvest y sus subsidiarias aplicaran cualquier utilidad proveniente de seguros que no se reinviertan en el negocio al prepago del préstamo del WestLB AG.
- Como resultado del contrato de crédito de WestLB AG, creemos que Aeroinvest requerirá obtener un perdón o modificación del WestLB AG que le permita a la Compañía incurrir en montos materiales de deuda.
- d. La Compañía tiene la obligación de realizar inversiones en activos fijos y mejoras en los bienes concesionados de acuerdo al Programa Maestro de Desarrollo (PMD) a cinco años establecido en las disposiciones del título de concesión. Al 31 de diciembre de 2005, el monto total comprometido para la realización de inversiones en activos fijos y mejoras en bienes concesionados asciende a

Ps.2,000,445 (Ps.1,890,102 pesos históricos de septiembre de 2004) y representa la inversión a realizar en los siguientes cinco años según el PMD. El importe por año se muestra a continuación:

<b>Año</b>	<b>Importe</b>
2006	Ps. 809,110
2007	444,525
2008	403,703
2009	248,777
2010	94,330
	<u>Ps.2,000,445</u>

## 15. Información por segmentos

La Compañía determina y evalúa el desempeño de sus aeropuertos individualmente, antes de efectuar la asignación de costos relativos a personal y otros costos de Servicios Aeroportuarios del Centro Norte, S.A. de C.V. ("SACN"), que es la subsidiaria de la Compañía que contempla la estructura directiva de la misma. En la siguiente tabla se presenta un resumen de la información financiera relativa a los segmentos de la Compañía, incluyendo Aeropuerto de Monterrey, Aeropuerto de Acapulco, Aeropuerto de Mazatlán, Aeropuerto de Culiacán, Aeropuerto de Chihuahua y Aeropuerto de Zihuatanejo. La información financiera de los siete aeropuertos restantes, la de SACN y la de la Compañía (incluyendo la inversión de ésta en sus subsidiarias) ha sido combinada e incluida en el renglón de "Otros". La eliminación de la inversión de la Compañía en sus subsidiarias se incluye en la columna eliminaciones".

<b>31 de diciembre de</b>									
<b>2005</b>	<b>Monterrey</b>	<b>Acapulco</b>	<b>Mazatlán</b>	<b>Culiacán</b>	<b>Chihuahua</b>	<b>Zihuatanejo</b>	<b>Otros</b>	<b>Eliminaciones</b>	<b>Total</b>
Total de ingresos	Ps.600,053	Ps.118,110	Ps.113,051	Ps.95,595	Ps.80,688	Ps.74,803	Ps.698,887	Ps.(401,548)	Ps.1,379,639
Utilidad de operación	314,102	11,332	26,587	29,937	20,164	13,993	297,981	(242,677)	471,419
Ingreso (gasto) por intereses	92,692	7,380	11,083	(943)	4,072	(1,404)	(11,141)		101,739
Impuesto sobre la renta	60,529	9,011	10,303	8,907	6,024	6,678	45,873		147,325
Total de activos	3,584,664	753,028	650,862	492,331	471,977	520,055	9,017,983	(7,481,272)	8,009,628
Total de pasivos	684,372	48,031	46,706	37,211	67,217	60,387	350,798	(600,633)	694,089
Inversiones de capital	60,525	12,698	8,480	6,737	26,226	27,983	130,986		273,635
Mejoras en bienes concesionados, maquinaria y equipo	370,405	99,825	91,480	152,043	108,274	129,569	469,469		1,421,065
Depreciación y amortización del año	61,253	28,310	21,638	17,537	12,324	16,096	55,217		212,375

<b>31 de diciembre de 2004</b>	<b>Monterrey</b>	<b>Acapulco</b>	<b>Mazatlán</b>	<b>Culiacán</b>	<b>Chihuahua</b>	<b>Zihuatanejo</b>	<b>Otros</b>	<b>Eliminaciones</b>	<b>Total</b>
Total de ingresos	Ps.536,388	Ps.108,031	Ps.105,803	Ps.81,633	Ps.71,245	Ps.74,223	Ps.712,657	Ps.(445,938)	Ps.1,244,042
Utilidad de operación	268,539	9,840	24,006	21,997	22,529	14,098	326,162	(302,271)	384,900
Ingreso (gasto) por intereses	55,488	3,868	4,690	(2,953)	1,738	(2,454)	(11,854)		48,523
Impuesto sobre la renta	31,743	8,541	9,932	7,731	4,262	6,103	18,824		87,136
Total de activos	3,400,319	742,984	629,654	494,479	451,987	500,434	8,549,039	(7,260,192)	7,508,704
Total de pasivos	642,861	44,455	47,966	60,081	61,154	46,916	267,247	(622,222)	548,458
Inversiones de capital	77,055	32,672	7,496	12,186	24,135	3,966	102,534		260,044
Mejoras en bienes concesionados, maquinaria y equipo	330,037	93,615	89,538	154,407	87,758	108,596	378,629		1,242,580
Depreciación y amortización del año	56,771	26,830	21,346	17,313	10,273	15,531	53,163		201,227

<b>31 de diciembre de 2003</b>	<b>Monterrey</b>	<b>Acapulco</b>	<b>Mazatlán</b>	<b>Culiacán</b>	<b>Chihuahua</b>	<b>Zihuatanejo</b>	<b>Otros</b>	<b>Eliminaciones</b>	<b>Total</b>
Total de ingresos	Ps.467,453	Ps.103,441	Ps.97,874	Ps.76,132	Ps.69,460	Ps.62,947	Ps.589,706	Ps.(344,257)	Ps.1,122,756
Utilidad de operación	225,030	(2,641)	16,017	14,292	22,773	3,351	200,052	(191,753)	287,121
Ingreso (gasto) por intereses	37,834	4,332	1,042	(5,445)	2,310	(2,702)	(7,868)		29,503
Impuesto sobre la renta	84,985	7,121	11,311	7,366	8,897	3,002	12,439		135,121
Total de activos	3,163,056	736,425	608,706	524,770	432,504	510,875	8,233,606	(7,043,049)	7,166,893
Total de pasivos	645,801	43,308	42,525	104,208	61,814	64,559	241,800	(709,978)	494,037
Inversiones de capital	82,770	35,922	9,602	6,969	50,621	29,590	147,318		362,792
Mejoras en bienes concesionados, maquinaria y equipo	268,572	65,951	88,287	151,099	67,284	111,071	297,693		1,049,957
Depreciación y amortización del año	53,676	25,750	20,279	16,995	8,247	14,189	48,246		187,382

## 16. Ingresos

De acuerdo con la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, los ingresos se clasifican en servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

Los servicios aeronáuticos comprenden los prestados a aerolíneas, a pasajeros y los complementarios.

Los servicios no aeronáuticos comprenden servicios no esenciales para la operación de un aeropuerto, tales como arrendamiento de espacios comerciales, restaurantes y bancos.

Los ingresos por servicios aeronáuticos están bajo el sistema de regulación tarifaria administrado por la SCT para las concesiones aeroportuarias, que establece una tarifa máxima (TM) por año para cada aeropuerto por un periodo de cinco años. La TM es el monto máximo de ingresos por unidad de tráfico que puede obtener un aeropuerto en un año proveniente de servicios aeronáuticos. Bajo esta regulación, una unidad de tráfico es equivalente a un pasajero (excluyendo pasajeros en tránsito) o 100 kilogramos (220 libras) de carga.

Los ingresos no aeronáuticos no están bajo el sistema de regulación tarifaria de la SCT. Sin embargo, en algunos casos pueden estar sujetos a regulaciones por otras autoridades, como es el caso de las tarifas cobradas en los estacionamientos.

Bajo la ley de Aeropuertos y su Reglamento los ingresos por estacionamiento de vehículos se clasifican como aeronáuticos, para propósitos de estos estados financieros la Compañía clasifica estos ingresos como no aeronáuticos.

La siguiente tabla muestra la integración de los ingresos de la Compañía por los años que terminaron el 31 de diciembre 2005, 2004 y 2003, utilizando la clasificación establecida por la Ley de Aeropuertos y su Reglamento:

	2005	2004	2003
<b>Servicios Aeronáuticos</b>			
Servicios aeroportuarios:			
Aterrizajes	Ps.105,570	Ps. 98,797	Ps.91,489
Estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque	70,955	69,138	66,165
Estacionamiento en plataforma de permanencia prolongada o pernocta	13,626	13,225	11,839
Aerocares y pasillos telescópicos	25,714	21,912	19,577
Revisión de pasajeros y su equipaje de mano, nacional e internacional	16,485	14,511	13,322
TUA nacional	554,474	509,118	482,870
TUA internacional	225,929	187,985	158,880
Complementarios – Servicios aeroportuarios inmobiliarios, derechos de acceso a otros operadores y servicios complementarios	98,740	95,619	93,796
<b>Total de ingresos por servicios aeronáuticos</b>	<b>1,111,493</b>	<b>1,010,305</b>	<b>937,938</b>
<b>Servicios no aeronáuticos</b>			
Estacionamiento de vehículos	76,285	73,206	55,100
Concesiones comerciales (1):			
Locales comerciales	27,171	24,133	21,603
Alimentos y bebidas	17,235	12,950	11,815
Duty free	15,652	14,582	12,675
Salones VIP	27,468	21,065	10,883
Servicios financieros	1,957	1,391	2,016
Comunicaciones y redes	3,352	2,688	2,228
Arrendadora de autos	19,467	15,370	14,763
Publicidad	30,622	23,194	19,120
Arrendamientos a desarrolladores de tiempo compartido	15,681	16,172	12,267
Proveedores de servicios complementarios	4,511	3,460	2,441

Recuperación de gastos	11,888	12,201	8,192
OMA Carga	8,050	2,270	
Acceso no aeroportuarios	5,345	6,710	5,996
Ingresos comerciales diversos	3,462	4,345	5,719
Total	<u>268,146</u>	<u>233,737</u>	<u>184,818</u>
Total ingresos	<u>Ps.1,379,639</u>	<u>Ps.1,244,042</u>	<u>Ps.1,122,756</u>

- (1) Los ingresos por servicios no aeronáuticos se generan principalmente en base a los contratos de arrendamiento celebrados por la Compañía. Los contratos de arrendamientos se basan en una renta mensual (la cual generalmente se incrementa cada año con base en el INPC) y/o el valor más alto entre una renta mensual mínima garantizada y un porcentaje de los ingresos mensuales del arrendatario. La renta mensual y la renta mensual mínima garantizada están incluidas en el rubro "Concesiones comerciales" en el cuadro anterior.

Al 31 de diciembre de 2005, las rentas futuras mínimas son como sigue:

Año	Importe
2006	Ps.137,777
2007	84,805
2008	61,937
2009	51,641
2010	29,453
Posteriores	<u>126,639</u>
Total	<u>Ps.492,252</u>

Las rentas futuras mínimas, las cuáles generalmente se incrementan cada año con base en el INPC, no incluyen rentas contingentes relacionadas con incrementos basados en el INPC o rentas contingentes, que en el caso de algunos contratos pueden ser cobradas por la Compañía en forma adicional a la renta mínima garantizada, en base a un porcentaje de los ingresos mensuales que obtenga el arrendatario. Los ingresos por rentas contingentes registradas durante los años que terminaron el 31 de diciembre de 2005, 2004 y 2003 fueron Ps. 57,068, Ps. 53,156 y Ps. 64,188 respectivamente.

Aproximadamente el 78% , 79% y 78% de los ingresos consolidados durante los años que terminaron el 31 de diciembre de 2005, 2004 y 2003, respectivamente, fueron generados por los seis principales aeropuertos que son; Monterrey, Acapulco, Mazatlán, Culiacán, Chihuahua y Zihuatanejo.

## 17. Costo de servicios

El costo de servicios por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2005, 2004 y 2003 se integran como sigue:

	2005	2004	2003
Sueldos y salarios	Ps. 118,716	Ps.111,198	Ps.107,163
Mantenimiento	50,195	44,535	41,022
Seguridad y seguros	66,826	61,557	56,918
Servicios públicos (Energía eléctrica, limpieza, combustible y agua)	80,927	75,619	73,392
Otros	46,022	41,359	39,532
	<u>Ps.362,686</u>	<u>Ps.334,268</u>	<u>Ps.318,027</u>

## 18. Nuevos pronunciamientos contable

El 31 de mayo de 2004, el Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A. C. ("IMCP"), efectuó la entrega formal de la función de la emisión de normas de información financiera al Consejo Mexicano para la Investigación y Desarrollo de Normas de Información Financiera, A.C. ("CINIF"), en congruencia con la tendencia mundial de que dicha función la desarrolla un organismo independiente. Asimismo, los boletines de principios de contabilidad generalmente aceptados ("PCGA") y circulares

emitidos por el IMCP, fueron transferidos al CINIF. El CINIF decidió renombrar los PCGA como Normas de Información Financiera (NIF), y definió que las NIF se conforman de las propias NIF y las Interpretaciones a las NIF que emita, de los boletines de PCGA que no hayan sido modificados, sustituidos o derogados por las nuevas NIF, así como por las Normas Internacionales de Información Financiera aplicables de manera supletoria.

El CINIF estableció como uno de sus objetivos fundamentales, avanzar hacia una mayor convergencia con las normas de información financiera a nivel internacional, por lo que inició sus trabajos con la revisión de los conceptos teóricos contenidos en los PCGA, y estableció el Marco Conceptual ("MC") destinado a servir como sustento para el desarrollo de normas de información financiera y como referencia en la solución de aspectos que surgen en la práctica contable. El MC está constituido por ocho normas de información financiera que integran la serie NIF-A; dicha serie, junto con la NIF B-1, fueron promulgadas el 31 de octubre de 2005 y sus disposiciones entran en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1 de enero de 2006, y dejan sin efecto los boletines de la serie A de los PCGA. Las NIF que han sido promulgadas, son:

NIF A-1 Estructura de las Normas de Información Financiera.

NIF A-2 Postulados básicos.

NIF A-3 Necesidades de los usuarios y objetivos de los estados financieros.

NIF A-4 Características cualitativas de los estados financieros.

NIF A-5 Elementos básicos de los estados financieros.

NIF A-6 Reconocimiento y valuación.

NIF A-7 Presentación y revelación.

NIF A-8 Supletoriedad.

NIF B-1 Cambios contables.

Algunos de los principales cambios que establecen estas normas, son:

La NIF A-3, incluye, en adición al estado de cambios en la situación financiera, el estado de flujo de efectivo el cual deberá emitirse cuando lo establezcan las normas particulares. La NIF A-5, incluye una nueva clasificación de ingresos y gastos, en ordinarios y no ordinarios. Los ordinarios se derivan de operaciones y eventos usuales, o sea, los que son propios del giro de la entidad, sean frecuentes o no; los no ordinarios corresponden a operaciones y eventos inusuales, sean frecuentes o no. NIF A-7, *Presentación y revelación*, requiere que los estados financieros se presenten en forma comparativa, por lo menos con el periodo precedente. Hasta 2004, la presentación de los estados financieros de ejercicios anteriores, era optativa. Se requiere revelar en los estados financieros, la fecha autorizada para la emisión de los estados financieros y el o los nombres de funcionarios u órganos de la administración quienes autorizaron su emisión.

La NIF B-1, establece que los cambios en normas particulares, reclasificaciones y correcciones de errores, deben reconocerse en forma retrospectiva, por lo que los estados financieros básicos que se presenten en forma comparativa con el periodo actual que sean afectados, deben ajustarse desde el inicio del periodo más antiguo que se presente.

A la fecha de emisión de estos estados financieros, la Compañía está en proceso de determinar los efectos de estas nuevas normas en su información financiera.

## **19. Eventos subsecuentes**

- a. Como se menciona en la Nota 13, se interpusieron procedimientos administrativos de ejecución en contra del Aeropuerto de Zihuatanejo, S.A. de C.V., por concepto de impuesto predial. El 27 de junio de 2006, el municipio de Zihuatanejo emitió una resolución determinando un monto adicional por Ps. 4,300 con respecto al pasivo por impuesto predial por el periodo de 1996 a 2000. De conformidad con la resolución, el municipio intervino y aseguró dos cuentas bancarias del aeropuerto y embargó las rentas pagadas por los arrendatarios localizados en la propiedad concesionada. Estas dos cuentas bancarias al momento de su intervención no tenían fondos. El monto mensual de la renta sujeta a embargo es de aproximadamente Ps. 88. Como resultado de esta notificación por parte del municipio, la compañía reconoció adicionalmente un pasivo por Ps. 5,001, para un pasivo total de Ps. 8,102 en el aeropuerto de Zihuatanejo, ya que los abogados de la Compañía, consideran que existe la probabilidad de pagar estos importes, (monto original del

impuesto predial por el periodo antes mencionado y las multas correspondientes). Sin embargo, la Compañía, continua apelando la demanda y el 14 de julio de 2006, presentó una demanda para (i) la declaración de nulidad de la multa por cuestiones tanto procesales como de fondo, (ii) la suspensión del embargo hasta en tanto se resuelvan los recursos interpuestos y se dicte sentencia definitiva con respecto a la demanda de inconstitucionalidad del crédito fiscal interpuesta por la Compañía, (iii) la devolución de las cantidades pagadas al municipio por los arrendatarios de Aeropuerto de Zihuatanejo, S.A. de C.V., como resultado de la orden de embargo. El 1 de agosto de 2006, la Corte, ordenó al municipio suspender futuros embargos y el cese de demandas de pago futuras hasta que el caso sea resuelto por la Corte.

- b. Con respecto a los procedimientos administrativos contra el Aeropuerto de Ciudad Juárez, S.A de C.V., como se menciona en la nota 13, el 2 de mayo de 2006, la Corte determinó la demanda en contra de este aeropuerto como invalida.
- c. El 11 de julio de 2006, el Aeropuerto de Ciudad Juárez recibió el certificado de la PFPA, indicando su aceptación con las acciones correctivas llevadas a cabo por el aeropuerto para mejorar los puntos identificados por la PFPA, durante la auditoria de cumplimiento de regulaciones ambientales, llevada a cabo en el aeropuerto, como se menciona en la Nota 13.
- d. El 13 de junio de 2006, SETA proporcionó a la Compañía una carta señalando su intención de ejercer la porción remanente de la opción del 2% de las acciones Serie "B" en circulación de la Compañía. El 28 de agosto de 2006, en Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria de Accionistas se aprobó la emisión de 8,000,000 de acciones bajo la opción y el 5 de septiembre de 2006, SETA ejerció tales acciones a un precio por acción de \$1.3527 (Ps.14.6735), incrementando las acciones en circulación de 392,000,000 a 400,000,000. La utilidad básica y diluida por acción pro forma no auditada ha sido presentada dando efecto al ejercicio de la opción de compra de 8,000,000 de acciones.
- e. El 22 de septiembre de 2006, la Compañía pagó dividendos de Ps. 423,942 a sus accionistas. Debido a que el importe de dividendos es mayor que las utilidades de la Compañía por el último ejercicio fiscal, la utilidad por acción pro forma, mencionada anteriormente, también incluye el efecto de incrementar el número de acciones necesarias para reemplazar el capital en exceso de las utilidades distribuidas bajo el dividendo. La Compañía determinó un precio inicial por acción de oferta pública de Ps. 21.25 para calcular 3,230,583 acciones adicionales relacionadas con el exceso.
- f. El 2 de octubre de 2006, en Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria de Accionistas se aprobó la reducción en el número total de acciones representativas del capital social de la Compañía, mediante un "split inverso" de las acciones en circulación a razón de 1 a 14.69482276, reduciendo el número de las acciones en circulación a esa fecha de 5,877,929,102 acciones (que incluyen las acciones en circulación de la Compañía al 31 de diciembre de 2005, antes del split más las acciones emitidas de acuerdo con el ejercicio de la opción, inciso d. arriba mencionado) a 400,000,000 de acciones. Toda la información relacionada y determinada por acción y con el número de acciones representativas del capital social de la Compañía incluida en todos los periodos presentados en estos estados financieros consolidados y sus notas, han sido reestructurados retroactivamente para reflejar la reducción en el número de acciones en circulación como resultado del "split inverso" antes descrito.

\* \* \* \* \*

(Esta página se dejó intencionalmente en blanco)

**ESTADOS FINANCIEROS CON REVISIÓN LIMITADA AL 30 DE JUNIO DE 2005 Y 2006**



Galaz, Yamazaki,  
Ruiz Urquiza, S.C.  
Lázaro Cárdenas 2321 Poniente, PB  
Residencial San Agustín  
66260 Garza García, N.L.  
México

Tel: +52 (81) 8133 7300  
Fax: +52 (81) 8133 7383  
www.deloitte.com/mx

## Informe de los Contadores Independientes sobre la Revisión Limitada al Consejo de Administración y Accionistas de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. de C. V.

Hemos llevado a cabo una revisión limitada a los balances generales consolidados de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. de C. V. y subsidiarias al 30 de junio de 2006 y 2005, y a los estados consolidados de resultados, de variaciones en el capital contable y de cambios en la situación financiera, que les son relativos, por los periodos de seis meses que terminaron en esas fechas. Dichos estados financieros son responsabilidad de la administración de la Compañía.

Previamente hemos examinado los estados financieros consolidados por el año que terminó el 31 de diciembre de 2005 sobre los cuales emitimos nuestro dictamen sin salvedades el 10 de febrero de 2006.

Hemos conducido nuestra revisión de acuerdo con la norma sobre la revisión limitada de estados financieros intermedios emitida por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A. C. Una revisión de la información financiera intermedia consiste principalmente en la aplicación de procedimientos de revisión analítica a diferentes elementos de los estados financieros, en entrevistas con funcionarios de la Compañía que tienen responsabilidad sobre asuntos financieros y contables, en la lectura de actas de asamblea y de juntas de consejo, y en comprender el sistema establecido para la preparación de los estados financieros intermedios; por lo que es sustancialmente menor que una auditoría conducida de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas en México, cuyo objetivo es expresar una opinión con relación a los estados financieros tomados en su conjunto, por lo tanto, no expresamos una opinión sobre los estados financieros intermedios.

Basados en nuestra revisión limitada, no tuvimos conocimiento de modificaciones significativas que deban hacerse a los estados financieros consolidados intermedios que se acompañan, a fin de que estén presentados de conformidad con las Normas de Información Financiera en México.

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.  
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu



C.P.C. A. Alejandra Villagómez García

31 de julio de 2006, excepto por los efectos retroactivos  
derivados del "split inverso" de acciones en la información  
de número de acciones e información por acción, y por lo  
mencionado en la Nota 18, para lo cual la fecha es  
3 de octubre de 2006

Member of  
Deloitte Touche Tohmatsu

# Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. de C. V. y Subsidiarias

## Balances generales consolidados no auditados

Al 30 de junio de 2006 y 2005

(En miles de U.S. Dólares (\$) y miles de Pesos Mexicanos (Ps.) de poder adquisitivo del 30 de junio de 2006)

Activo	Miles de dólares (conversión por conveniencia) al 30 de junio de 2006	2006 (Pro forma por pago de dividendos: Nota 18c)	2006	2005
<b>Activo circulante:</b>				
Equivalentes de efectivo y efectivo (Nota 4)	\$175,718	Ps. 1,559,299	Ps. 1,983,241	Ps. 1,483,171
Cuentas por cobrar a clientes – neto (Nota 5)	11,401	128,676	128,676	78,307
Cuentas por cobrar a Consorcio Aeroméxico, S.A. de C.V., parte relacionada	9,848	111,155	111,155	137,170
Impuestos por recuperar	1,458	189,612	16,453	17,983
Otros activos circulantes	1,622	18,308	18,308	17,185
Total del activo circulante	200,047	2,007,050	2,257,833	1,733,816
Mejoras en bienes concesionados, maquinaria y equipo – neto (Nota 6)	133,682	1,508,805	1,508,805	1,254,783
Derechos de uso de instalaciones aeroportuarias – neto (Nota 7)	346,013	3,905,276	3,905,276	4,022,723
Concesiones aeroportuarias – neto (Nota 7)	63,857	720,719	720,719	737,288
Otros activos – neto	1,465	16,531	16,531	18,719
Total	\$745,064	Ps. 8,158,381	Ps. 8,409,164	Ps. 7,767,329
<b>Pasivo y capital contable</b>				
<b>Pasivo circulante:</b>				
Cuentas por pagar	\$ 8,642	Ps. 97,542	Ps. 97,542	Ps. 75,813
Cuentas por pagar a partes relacionadas (Nota 11)	2,400	27,090	27,090	19,054
Anticipos de clientes	2,093	23,623	23,623	17,951
Impuesto al valor agregado por pagar	2,260	25,511	25,511	22,705
Impuesto sobre la renta por dividendos pagados		173,159		
Participación de los trabajadores en las utilidades	3,587	40,478	40,478	92
Total del pasivo circulante	18,982	387,403	214,244	135,615
Depósitos recibidos en garantía	1,370	15,454	15,454	12,672
Obligaciones laborales al retiro (Nota 8)	2,163	24,413	24,413	14,541
Impuesto sobre la renta y participación de los trabajadores en las utilidades diferidos (Nota 12)	51,832	584,998	584,998	455,827
Total del pasivo	74,347	1,012,268	839,109	618,655
Compromisos y contingencias (Notas 13 y 14)				
Capital contable (Nota 9):				
Capital social	382,783	4,320,278	4,320,278	4,320,278
Actualización del capital social	120,581	1,360,943	1,360,943	1,360,943
Utilidades acumuladas	144,732	1,209,580	1,633,522	1,212,141
Efecto acumulado de impuesto sobre la renta diferido	22,621	255,312	255,312	255,312
Total del capital contable	670,717	7,146,113	7,570,055	7,148,674
Total	\$745,064	Ps. 8,158,381	Ps. 8,409,164	Ps. 7,767,329

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

# Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. de C. V. y Subsidiarias

## Estados consolidados de resultados no auditados

Por los períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2006 y 2005

(En miles de U.S. Dólares (\$) y miles de Pesos Mexicanos (Ps.) de poder adquisitivo del 30 de junio de 2006, excepto la utilidad por acción que se expresa en pesos)

	Miles de dólares (conversión por conveniencia) al 30 de junio de 2006	2006	2005
Ingresos (Nota 16):			
Por servicios aeronáuticos	\$ 55,095	Ps. 621,833	Ps. 552,028
Por servicios no aeronáuticos	13,264	149,703	137,438
	<u>68,359</u>	<u>771,536</u>	<u>689,466</u>
Costo de operación:			
Costo de servicios (Nota 17)	16,567	186,988	172,290
Gastos generales y de administración	9,686	109,313	100,488
Derechos de uso de bienes concesionados (Nota 11)	3,447	38,905	33,466
Asistencia técnica (Nota 11)	1,448	16,347	17,107
Depreciación y amortización	10,413	117,527	104,782
	<u>41,561</u>	<u>469,080</u>	<u>428,133</u>
Utilidad de operación	<u>26,798</u>	<u>302,456</u>	<u>261,333</u>
Ingreso (costo) integral de financiamiento:			
Ingreso por intereses	4,942	55,771	45,512
Utilidad (pérdida) cambiaria – neto	2,979	33,629	(18,109)
Pérdida por posición monetaria	(959)	(10,828)	(9,596)
	<u>6,962</u>	<u>78,572</u>	<u>17,807</u>
Otros ingresos (gasto) – neto	<u>862</u>	<u>9,732</u>	<u>(1,472)</u>
Utilidad de operaciones antes de impuesto sobre la renta y participación de los trabajadores en las utilidades	34,622	390,760	277,668
Impuesto sobre la renta (Nota 12)	8,756	98,822	89,167
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 12)	3,316	37,422	73
Utilidad neta consolidada	<u>\$ 22,550</u>	<u>Ps. 254,516</u>	<u>Ps. 188,428</u>
Promedio ponderado de acciones en circulación	<u>392,000,000</u>	<u>392,000,000</u>	<u>392,000,000</u>
Utilidad básica y diluida por acción	<u>\$ 0.0575</u>	<u>Ps. 0.6493</u>	<u>Ps. 0.4807</u>
Utilidad básica y diluida por acción pro forma dando efecto al ejercicio de la opción de compra de acciones y el pago de dividendos (Nota 18)	<u>\$ 0.0559</u>	<u>Ps. 0.6312</u>	

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

# Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. de C. V. y Subsidiarias

## Estados consolidados de variaciones en el capital contable no auditados (Nota 9)

Por los períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2006 y 2005  
(En miles de U.S. Dólares (\$) y miles de Pesos Mexicanos (Ps.) de poder adquisitivo del 30 de junio de 2006)

	Número de acciones	Capital social			Utilidades acumuladas	Efecto acumulado de impuesto sobre la renta diferido	Total de capital contable
		Nominal	Actualización				
Saldos al 1° de enero de 2005	392,000,000	Ps. 4,320,278	Ps. 1,360,943	Ps. 1,023,713	Ps. 255,312	Ps. 6,960,246	
Utilidad neta				188,428		188,428	
Saldos al 30 de junio de 2005	<u>392,000,000</u>	<u>Ps. 4,320,278</u>	<u>Ps. 1,360,943</u>	<u>Ps. 1,212,141</u>	<u>Ps. 255,312</u>	<u>Ps. 7,148,674</u>	
Saldos al 1° de enero de 2006	392,000,000	Ps. 4,320,278	Ps. 1,360,943	Ps. 1,379,006	Ps. 255,312	Ps. 7,315,539	
Utilidad neta				254,516		254,516	
Saldos al 30 de junio de 2006	<u>392,000,000</u>	<u>Ps. 4,320,278</u>	<u>Ps. 1,360,943</u>	<u>Ps. 1,633,522</u>	<u>Ps. 255,312</u>	<u>Ps. 7,570,055</u>	
Saldos al 1° de enero de 2006 (Conversión por conveniencia, ver Nota 2)	392,000,000	\$ 382,783	\$ 120,581	\$ 122,182	\$ 22,621	\$ 648,167	
Utilidad neta				22,550		22,550	
Saldos al 30 de junio de 2006	<u>392,000,000</u>	<u>\$ 382,783</u>	<u>\$ 120,581</u>	<u>\$ 144,732</u>	<u>\$ 22,621</u>	<u>\$ 670,717</u>	

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

# Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. de C. V. y Subsidiarias

## Estados consolidados de cambios en la situación financiera no auditados

Por los períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2006 y 2005  
(En miles de U.S. Dólares (\$) y miles de Pesos Mexicanos (Ps.) de poder adquisitivo del 30 de junio de 2006)

	Miles de dólares (conversión por conveniencia) al 30 de junio de 2006	2006	2005
Operación:			
Utilidad neta	\$ 22,550	Ps. 254,516	Ps. 188,428
Partidas que no requirieron la utilización de recursos:			
Depreciación y amortización	10,413	117,527	104,782
Obligaciones laborales al retiro – neto	173	1,947	6,566
Impuesto sobre la renta y participación de los trabajadores en las utilidades, diferidos	7,307	82,470	87,291
	40,443	456,460	387,067
Cambios en activos y pasivos de operación:			
(Aumento) disminución en:			
Cuentas por cobrar a clientes – neto	(197)	(2,218)	(26,996)
Cuentas por cobrar a Consorcio Aeroméxico, S.A. de C.V., parte relacionada	(2,223)	(25,099)	4,838
Impuestos por recuperar	1,678	18,934	(17,431)
Otras cuentas por cobrar	286	3,231	(3,668)
Aumento (disminución) en:			
Cuentas por pagar	583	6,584	(32,254)
Cuentas por pagar con partes relacionadas	216	2,434	(544)
Anticipos de clientes	552	6,234	14,098
Depósitos recibidos en garantía	344	3,881	2,100
Impuesto al valor agregado por pagar	1,342	15,146	12,342
Participación de los trabajadores en las utilidades	3,458	39,039	(279)
Recursos generados por la operación	46,482	524,626	339,273
Inversión – Mejoras en bienes concesionados y adquisición de maquinaria y equipo	(11,730)	(132,393)	(66,849)
Equivalentes de efectivo y efectivo:			
Aumento	34,752	392,233	272,424
Saldo al inicio del año	140,966	1,591,008	1,210,747
Saldo al final del año	\$175,718	Ps. 1,983,241	Ps. 1,483,171

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.

# Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. de C. V. y Subsidiarias

## Notas a los estados financieros consolidados no auditados

Por los períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2006 y 2005

(En miles de U.S. Dólares (\$) y miles de Pesos Mexicanos (Ps.) de poder adquisitivo del 30 de junio de 2006)

### 1. Actividades y eventos relevantes

**Actividades** – Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. de C. V. (“GACN” o conjuntamente con sus subsidiarias “La Compañía”) es una compañía tenedora, cuyas subsidiarias tienen como actividad principal, administrar, operar y explotar 13 aeropuertos de conformidad con la concesión otorgada por el Gobierno Mexicano a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (“SCT”). Los aeropuertos están ubicados en las siguientes ciudades; Monterrey, Acapulco, Mazatlán, Zihuatanejo, Ciudad Juárez, Reynosa, Chihuahua, Culiacán, Durango, San Luis Potosí, Tampico, Torreón y Zacatecas.

**Eventos relevantes** – La Compañía inició operaciones el 1° de noviembre de 1998. Anteriormente las actividades de los aeropuertos se realizaban 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.

La Compañía se constituyó como parte de los planes del Gobierno Mexicano para la apertura del Sistema Aeroportuario Mexicano a la inversión privada bajo un programa de dos fases y los lineamientos emitidos por la SCT, 35 de los 58 aeropuertos públicos de México seleccionados para este programa, se dividieron en cuatro Grupos: el Grupo Centro Norte formado por 13 aeropuertos, el Grupo Sureste formado por nueve aeropuertos, el Grupo Ciudad de México que actualmente consiste de un aeropuerto y el Grupo Pacífico formado por doce aeropuertos. En la primera fase del programa se seleccionaría un Socio estratégico para cada grupo aeroportuario a través de un proceso de licitación pública. El Socio estratégico adquiriría el 15% del capital del Grupo Aeroportuario y la obligación de celebrar un contrato de participación. En la segunda fase de la privatización, una parte o la totalidad de la tenencia accionaria remanente de cada grupo aeroportuario sería ofrecida para venta al público en general mediante ofertas públicas en los mercados de capital nacional e internacional.

En junio 29 de 1998, la SCT otorgó a las subsidiarias de GACN, concesiones para administrar, operar y explotar trece aeropuertos, así como para usar, explotar y aprovechar sus instalaciones, por un plazo de 50 años contados a partir del 1° de noviembre de 1998, el plazo puede ser prorrogado por la SCT en una o varias ocasiones hasta por un plazo que no exceda de 50 años adicionales. El valor de las concesiones por Ps. 5,419,872 (Ps. 3,962,405 a valores históricos), fue determinado por el Gobierno Mexicano el 2 de junio de 2000, fecha en la cual Servicios de Tecnología Aeroportuaria, S.A. de C.V. (“SETA”) (Accionista Estratégico de la Compañía) adquirió el 15% de las acciones de la Compañía. En esa fecha la Compañía y el Gobierno Mexicano determinaron el valor de la concesión con base en el precio pagado por SETA el cual se registró con cargo a un activo en los estados financieros de la Compañía con crédito al capital social a favor del Gobierno Mexicano.

No obstante la Compañía tiene los derechos de administrar, operar y explotar trece aeropuertos, de conformidad con la Ley General de Bienes Nacionales, todos los activos fijos ubicados en los aeropuertos son propiedad de la Nación. Al vencimiento del plazo de las concesiones otorgadas por el Gobierno Mexicano, los activos, incluyendo todas las mejoras realizadas a las instalaciones aeroportuarias durante el plazo de las concesiones, se revertirán automáticamente a favor de la Nación.

Como resultado del proceso de licitación pública, en junio de 2000, se celebró el contrato de compraventa de las acciones, representativas del 15% del capital social de GACN, entre el Gobierno Mexicano y SETA. SETA pagó al Gobierno Mexicano la suma de Ps. 864,056 (históricos), excluyendo intereses, a cambio de; (i) 58,800,000 acciones Clase I de la Serie “BB”, representativas del 15% del capital social de GACN, (ii) una opción para adquirir del Gobierno Mexicano el 36% de acciones representativas del capital social, (iii) el derecho y la obligación de celebrar varios contratos, incluyendo un contrato de asistencia técnica y transferencia de tecnología bajo los términos establecidos en el

proceso de licitación y (iv) un convenio de opción de compra de acciones, conforme al cual SETA tiene la opción de suscribir hasta 3% de las nuevas acciones Serie "B". Esta opción se puede ejercer en tres tramos de 1% cada una en un periodo del 14 de junio de 2003 al 14 de junio de 2007, considerando que SETA, ha cumplido con sus obligaciones establecidas en el contrato de asistencia técnica y transferencia de tecnología. El precio de ejercicio de la opción fue \$1.1286 (Ps.11.0198), más un interés anual igual al 5%; el precio de las acciones de la opción será disminuido, en su caso, en una cantidad igual al monto de los dividendos pagados por la Compañía. El primer tramo venció sin haberse ejercido en junio de 2005; el segundo y tercero por vencer en junio de 2006 y junio de 2007, respectivamente.

Al 30 de junio de 2006, SETA es una sociedad integrada por Aeroinvest, S.A. de C.V. ("Aeroinvest") (subsidiaria de Empresas ICA, S.A. de C.V.) con el 74.5% y Aéroports de Paris Management, S.A ("ADP") con el 25.5%. De conformidad con los estatutos de la Compañía, SETA (tenedora de las acciones Serie "BB" de la Compañía) está facultada para nombrar y destituir al director general, al director de finanzas, al director de operaciones y al director comercial de la Compañía, a elegir tres miembros del Consejo de Administración y vetar ciertas acciones que requieren la aprobación de los accionistas de la Compañía (incluyendo el pago de dividendos y las relacionadas a su derecho de nombrar a ciertos miembros de la alta dirección). En caso de terminación del contrato de asistencia técnica, las acciones Serie "BB" se convertirán en acciones Serie "B", dando como resultando la terminación de las facultades antes mencionadas. Si, en cualquier momento antes del 14 de junio de 2015, SETA tuviera menos del 7.65% de acciones Serie "BB" del capital social de la Compañía, perderá sus derechos de veto. Si, en cualquier momento después del 14 de junio de 2015, SETA tuviera menos del 7.65% de acciones de Serie "BB" del capital social de la Compañía, dichas acciones deberán convertirse en acciones Serie "B", con lo cual SETA perdería todos sus derechos especiales. En tanto SETA retenga cuando menos el 7.65% del capital social de la Compañía en acciones Serie "BB" todos sus derechos especiales prevalecerán vigentes.

Conforme a los estatutos de la Compañía, al contrato de asistencia técnica y al contrato de participación, SETA no podrá ceder más del 51% de sus acciones serie "BB" antes del 14 de junio de 2007. Después de esta fecha, SETA podrá transferir hasta un octavo del 51% cada año a partir de esa fecha.

Como se mencionó anteriormente, SETA tenía la opción de adquirir del Gobierno Mexicano el 36% de las acciones Serie "B" representativas del capital social de la Compañía. La opción considera que en caso de que Nacional Financiera, S.N.C. ("Nafin") un fideicomiso que tiene las acciones de la Compañía propiedad del Gobierno Mexicano, no logre vender las acciones que representen al menos el 36% del capital social de la Compañía mediante una o mas ofertas públicas en un plazo de cuatro años contados a partir de la firma del contrato de participación entre la Compañía y SETA (el plazo de cuatro años terminó en junio de 2004), SETA tendría la opción de comprar a Nafin un número de acciones Serie "B" igual al 36% de las acciones de la Compañía. La opción puede ser ejercida por SETA mediante notificación de compra entregada a Nafin durante los doce meses siguientes posteriores al plazo de cuatro años. El precio por acción fue de \$1.1286 (Ps.11.0198), más un interés anual del 5%, el precio de las acciones será disminuido, en su caso, en una cantidad igual al monto de los dividendos pagados por la Compañía. Tal como se contempla en los términos del contrato de opción, la opción fue asignada y ejercida por Aeroinvest en diciembre de 2005 a un precio de ejercicio de \$1.4404 (Ps. 15.3449) por acción. Como resultado de esta adquisición Aeroinvest posee el control sobre el 47.2% de las acciones de GACN, con una participación directa del 36% e indirecta del 11.2% a través de la inversión en SETA. Con fecha 13 de junio de 2006, SETA notificó a GACN su decisión de ejercer la opción de compra de acciones por el 2 % de las acciones de la Serie "B" de GACN, establecida en el Convenio de "Opción de compra de acciones".

## **2. Bases de presentación y consolidación**

Los estados financieros adjuntos incluyen las cuentas de la Compañía y sus subsidiarias y en la opinión de la administración de la Compañía, contiene todos los ajustes, incluyendo los ajustes normales y de naturaleza recurrente, necesarios para una adecuada presentación de la situación financiera y resultados de operación. Los resultados de operación para períodos intermedios no necesariamente son indicativos de los resultados anuales. Los estados financieros adjuntos y sus notas deberán ser analizados conjuntamente con los estados financieros consolidados de la Compañía por el año que terminó el 31 de diciembre de 2005.

**Conversión por conveniencia** – Los estados financieros consolidados se presentan en pesos mexicanos, la moneda en curso del país el cual la Compañía esta establecida y opera. La conversión de los importes en pesos mexicanos a dólares de Estados Unidos de América se incluyen solamente por conveniencia de los lectores. Las cantidades de pesos incluidas en los estados financieros consolidados al 30 de junio de 2006 y por el periodo de seis meses que terminó en esa fecha se han convertido a dólares al tipo de cambio de Ps. 11.2865, tipo de cambio del dólar de los Estados Unidos a la compra del mediodía del 30 de junio de 2006, según lo publicado por el Banco de la Reserva Federal de Nueva York. Tal conversión no se debe considerar como una representación de que los montos en pesos mexicanos, hubieran sido o pudieran ser en el futuro convertidos en dólares estadounidenses al tipo de cambio antes mencionado o cualquier otro tipo de cambio.

**Bases de consolidación** – Los estados financieros consolidados incluyen los estados financieros de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S. A. de C. V. y los de sus subsidiarias, en las que controla el 99.99% de su capital social. Todos los saldos y operaciones relevantes han sido eliminados en la consolidación.

Las Compañías cuyos estados financieros se han consolidado con los de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V. son las siguientes: Aeropuerto de Acapulco, S.A. de C.V., Aeropuerto de Ciudad Juárez, S.A. de C.V., Aeropuerto de Culiacán, S.A. de C.V., Aeropuerto de Chihuahua, S.A. de C.V., Aeropuerto de Durango, S.A. de C.V., Aeropuerto de Mazatlán, S.A. de C.V., Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V., Aeropuerto de Reynosa, S.A. de C.V., Aeropuerto de San Luis Potosí, S.A. de C.V., Aeropuerto de Tampico, S.A. de C.V., Aeropuerto de Torreón, S.A. de C.V., Aeropuerto de Zacatecas, S.A. de C.V., Aeropuerto de Zihuatanejo, S.A. de C.V. y Servicios Aeroportuarios del Centro Norte, S.A. de C.V. (“SACN”).

**Reclasificaciones** – En los estados financieros por el periodo de seis meses que terminó el 30 de junio de 2005, la Compañía reportó los depósitos en garantía dentro de cuentas por pagar, los cuales han sido reclasificados como un rubro por separado en pasivos a largo plazo para conformar su presentación con la utilizada en junio de 2006. Asimismo ciertos costos fueron incluidos en gastos generales y de administración, los cuales han sido reclasificados a costo de servicios para conformar su presentación con la utilizada en junio de 2006

### 3. Resumen de las principales políticas contables

Las políticas contables que sigue la Compañía están de acuerdo con las Normas de Información Financiera en México, los cuales requieren que la administración de la Compañía efectúe ciertas estimaciones y utilice determinados supuestos para valuar algunas de las partidas de los estados financieros 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 considera que las estimaciones y supuestos utilizados fueron los adecuados en las circunstancias. Las principales políticas contables seguidas por la Compañía son las siguientes:

- a. **Nuevos pronunciamientos contables** – El 31 de mayo de 2004, el Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A. C. (“IMCP”), efectuó la entrega formal de la función de la emisión de normas de información financiera al Consejo Mexicano para la Investigación y Desarrollo de Normas de Información Financiera, A.C. (“CINIF”), en congruencia con la tendencia mundial de que dicha función la desarrolla un organismo independiente.

Asimismo, los boletines de principios de contabilidad generalmente aceptados (“PCGA”) y circulares emitidos por el IMCP, fueron transferidos al CINIF. El CINIF decidió renombrar los PCGA como “Normas de Información Financiera” (NIF), y definió que las NIF se conforman de las propias NIF y las Interpretaciones a las NIF que emita, de los boletines de PCGA que no hayan sido modificados, sustituidos o derogados por las nuevas NIF, así como por las Normas Internacionales de Información Financiera aplicables de manera supletoria.

El CINIF estableció como uno de sus objetivos fundamentales, avanzar hacia una mayor convergencia con las normas de información financiera a nivel internacional, por lo que inició sus trabajos con la revisión de los conceptos teóricos contenidos en los PCGA, y estableció el Marco Conceptual (“MC”) destinado a servir como sustento para el desarrollo de normas de información financiera y como referencia en la solución de aspectos que surgen en la práctica contable. El MC

está constituido por ocho normas de información financiera que integran la serie NIF-A; dicha serie, junto con la NIF B-1, fueron promulgadas el 31 de octubre de 2005 y sus disposiciones entran en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1 de enero de 2006, y dejan sin efecto los boletines de la serie A de los PCGA. Las NIF que han sido promulgadas, son:

NIF A-1 Estructura de las Normas de Información Financiera.

NIF A-2 Postulados básicos.

NIF A-3 Necesidades de los usuarios y objetivos de los estados financieros.

NIF A-4 Características cualitativas de los estados financieros.

NIF A-5 Elementos básicos de los estados financieros.

NIF A-6 Reconocimiento y valuación.

NIF A-7 Presentación y revelación.

NIF A-8 Supletoriedad.

NIF B-1 Cambios contables.

Algunos de los principales cambios que establecen estas normas, son:

- La NIF A-3, incluye, en adición al estado de cambios en la situación financiera, el estado de flujo de efectivo el cual deberá emitirse cuando lo establezcan las normas particulares.
- La NIF A-5, incluye una nueva clasificación de ingresos y gastos, en ordinarios y no ordinarios. Los ordinarios se derivan de operaciones y eventos usuales, o sea, los que son propios del giro de la entidad, sean frecuentes o no; los no ordinarios corresponden a operaciones y eventos inusuales, sean frecuentes o no.
- NIF A-7, *Presentación y revelación*, requiere que los estados financieros se presenten en forma comparativa, por lo menos con el periodo precedente. Hasta 2004, la presentación de los estados financieros de ejercicios anteriores, era optativa. Se requiere revelar en los estados financieros, la fecha autorizada para la emisión de los estados financieros y el o los nombres de funcionarios u órganos de la administración quienes autorizaron su emisión.
- La NIF B-1, establece que los cambios en normas particulares, reclasificaciones y correcciones de errores, deben reconocerse en forma retrospectiva, por lo que los estados financieros básicos que se presenten en forma comparativa con el periodo actual que sean afectados, deben ajustarse desde el inicio del periodo más antiguo que se presente.

Estos pronunciamientos contables no tuvieron efectos importantes en los estados financieros al 30 de junio de 2006.

- Reconocimiento de los efectos de la inflación** – La Compañía reconoce los efectos de la inflación conforme el Boletín B-10, el cual requiere que se actualicen todos los estados financieros que se presenten para fines comparativos, a pesos constantes de la fecha del último balance general que se presenta. En consecuencia, los estados financieros de años anteriores que se presentan para efectos comparativos, también han sido actualizados en términos del mismo poder adquisitivo y sus cifras difieren de los originalmente presentados. El reconocimiento de los efectos de la inflación resulta principalmente, en ganancias o pérdidas por inflación sobre partidas no monetarias y monetarias, que se presentan en los estados financieros bajo el rubro de *resultado por posición monetaria*, que representa la erosión del poder adquisitivo de las partidas monetarias originada por la inflación, se calcula aplicando factores derivados del Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC) a la posición monetaria neta mensual. La pérdida se origina de mantener una posición monetaria activa neta.
- Efectivo y equivalentes de efectivo** – La Compañía considera todos sus instrumentos de deuda de alta liquidez adquiridos con vencimientos originales a noventa días o menos, como equivalentes de efectivo.
- Mejoras en bienes concesionados, maquinaria y equipo** – Las erogaciones por maquinaria y equipo, incluyendo mejoras que tienen el efecto de aumentar el valor del activo, ya sea por que aumentan la capacidad de servicio, mejoran la eficiencia ó prolongan la vida útil del activo, se capitalizan. Estas inversiones se actualizan por el método de ajustes por cambios en el nivel de general de precios, utilizando el INPC. La depreciación se calcula conforme al método de línea

recta a partir del mes inmediato siguiente de la fecha de adquisición sobre saldos finales actualizados, de acuerdo a la vida útil estimada de los activos como sigue:

	<b>Años totales</b>
Mejoras en bienes concesionados	20
Maquinaria y equipo	10
Muebles y equipo de oficina	10
Equipo de transporte	4
Equipo de cómputo	3.3

- e. **Derechos de uso de instalaciones y concesiones aeroportuarias** – Considera el valor de los trece aeropuertos por los derechos de uso de instalaciones y concesiones aeroportuarias definido por la SCT.

La Compañía obtuvo un avalúo de las instalaciones aeroportuarias determinado por perito independiente, el cual sirvió de base para asignar en cada uno de los aeropuertos el valor de los activos recibidos en concesión, por lo que a partir del 1 de enero de 2003, el valor de las trece concesiones aeroportuarias fue asignado a los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias y en aquellos aeropuertos donde el costo de la concesión excedió el valor del avalúo, este exceso se clasificó como concesiones aeroportuarias (Ver Nota 7).

Los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias se amortizan conforme a la vida útil remanente de los bienes concesionados determinada por perito independiente. Las concesiones aeroportuarias se amortizan en 50 años, tiempo de duración de la concesión.

- f. **Deterioro de activos de larga duración en uso** – La Compañía revisa el valor en libros de los activos de larga duración en uso, ante la presencia de algún indicio de deterioro que pudiera indicar que el valor en libros pudiera no ser recuperable, considerando el mayor del valor presente de los flujos netos de efectivo futuros o el precio neto de venta en el caso de su eventual disposición. El deterioro se registra si el valor en libros excede al mayor de los valores antes mencionados. Los indicios de deterioro que se consideran para estos efectos, son entre otros, las pérdidas de operación o flujos de efectivo negativos en el periodo si es que están combinados con un historial o proyección de pérdidas, depreciaciones y amortizaciones cargadas a resultados que en términos porcentuales, en relación con los ingresos, sean substancialmente superiores a las de ejercicios anteriores y otros factores económicos y legales.

De acuerdo a lo establecido en el boletín “C-15”, la Compañía considera que cada aeropuerto en lo individual no puede ser considerado como una “unidad generadora de efectivo”, ya que como se describe en la Nota 1, la licitación de la concesión fue hecha por el Gobierno Federal como un paquete de trece aeropuertos, por lo que los concesionarios están obligados a operarlos independiente de los resultados que se generen individualmente. Considerando lo anterior, la evaluación de un posible deterioro se realizó con cifras consolidadas.

- g. **Obligaciones laborales al retiro** – Los pasivos por prima de antigüedad e indemnización por terminación de la relación laboral, se registran conforme se devengan, los cuales se registran con base en el método de crédito unitario proyectado, con base en cálculos efectuados por actuarios independientes. Por lo tanto, se está reconociendo el pasivo que a valor presente, se estima cubrirá la obligación por estos beneficios a la fecha estimada de retiro del conjunto de empleados que labora en la Compañía.
- h. **Impuesto sobre la renta, impuesto al activo y participación de los trabajadores en las utilidades** – Las provisiones para el impuesto sobre la renta (“ISR”) y participación de los trabajadores en las utilidades (“PTU”), se registran en los resultados del año en que se causan, y se reconoce el ISR diferido proveniente de las diferencias temporales que resultan de la comparación de los valores contables y fiscales de los activos y pasivos, y en su caso, se incluye el beneficio de las pérdidas fiscales por amortizar. El impuesto sobre la renta diferido activo, se registra sólo cuando existe alta probabilidad de que pueda recuperarse.

La PTU se determina con base en la utilidad fiscal conforme a la fracción I del artículo 10 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta. Se reconoce la PTU diferida proveniente de las diferencias temporales entre el resultado contable y la renta gravable, sólo cuando se pueda presumir razonablemente que van a provocar un pasivo o beneficio, y no exista algún indicio de que vaya a cambiar esa situación, de tal manera que los pasivos o los beneficios no se materialicen.

El impuesto al activo pagado que se espera recuperar, se registra como un anticipo de impuesto sobre la renta y se presenta en el balance general disminuyendo el pasivo por ISR diferido.

- i. **Valor razonable de los instrumentos financieros** – Los instrumentos financieros incluyen efectivo y equivalentes, cuentas por cobrar y cuentas por pagar. El valor en libros de estos instrumentos financieros se aproxima a su valor razonable porque tienen vencimientos relativamente cortos y devengan intereses a tasas de acuerdo a indicadores de mercado, cuando es apropiado.
- j. **Provisiones** – Se reconocen cuando se tiene una obligación presente como resultado de un evento pasado, que probablemente resulte en la salida de recursos económicos y que pueda ser estimada razonablemente.
- k. **Operaciones en moneda extranjera** – Las operaciones en moneda extranjera se registran al tipo de cambio vigente a la fecha de su celebración. Los activos y pasivos monetarios en moneda extranjera se valúan en moneda nacional al tipo de cambio vigente a la fecha de los estados financieros. Las fluctuaciones cambiarias se registran en los resultados como un componente del ingreso (costo) integral de financiamiento.
- l. **Concentración de riesgos de crédito** – Los instrumentos financieros que potencialmente exponen al riesgo de crédito a la Compañía, consisten en cuentas por cobrar a las principales líneas aéreas nacionales e internacionales. Para reducir el riesgo del crédito, la Compañía realiza evaluaciones en forma periódica respecto de la situación financiera de sus clientes, además les requiere garantías específicas en aquellos conceptos de ingresos en donde es aplicable. La Compañía considera que su riesgo potencial de crédito está adecuadamente cubierto con la estimación para cuentas de cobro dudoso que tiene creada. Al 30 de junio de 2006 y 2005, aproximadamente el 18.9% y 12.8%, respectivamente, de las cuentas por cobrar de la Compañía, provienen de cuentas por cobrar a Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., aproximadamente 31.1% y 26.6%, respectivamente, corresponden a cuentas por cobrar a Aerovías de México, S.A. de C.V., y aproximadamente 12.0% y 10.6% , respectivamente, corresponden a cuentas por cobrar a Consorcio Aviaca, S.A. de C.V. Adicionalmente, de los ingresos consolidados de la Compañía por los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2006 y 2005, aproximadamente 10.1% y 9.4%, respectivamente, corresponden a ingresos generados por Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., aproximadamente 17.6% y 20.0%, respectivamente, corresponden a ingresos generados por Aerovías de México, S.A. de C.V. y aproximadamente 11.0% y 10.0%, respectivamente, corresponden a ingresos generados por Consorcio Aviaca, S.A. de C.V.
- m. **Reconocimiento de ingresos** – Los ingresos provienen principalmente de la prestación de servicios aeronáuticos, los cuales se refieren al uso de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros, y los servicios no aeronáuticos. Los ingresos por servicios aeronáuticos consisten en aquellos servicios indispensables para la operación y buen funcionamiento de un aeropuerto. Estos ingresos están sujetos a un sistema de precios regulados por la SCT que establece una tarifa máxima por los servicios aeroportuarios y complementarios para cada aeropuerto. Dichos ingresos se reconocen cuando los servicios se prestan (Ver Nota 16).

Los ingresos por servicios no aeronáuticos, consisten principalmente en el arrendamiento de espacios comerciales en las terminales aeroportuarias, ingresos por estacionamiento, cuotas por concepto de acceso a terceros que proporcionan servicios de abastecimiento de comidas y otros servicios en los aeropuertos. Los espacios dentro de la terminal son rentados a través de contratos de arrendamientos operativos, ya sea con rentas mensuales fijas (se incrementan cada año con base en el INPC) o cuotas basadas en una cuota mensual mínima o un porcentaje de los

ingresos mensuales del arrendatario, el que resulte mayor. Estos ingresos se reconocen cuando los servicios se prestan y los arrendamientos se devengan.

Las rentas contingentes se reconocen en resultados una vez que la contingencia se cumple. Por lo tanto, durante el año, el porcentaje adicional de la renta mensual determinado en base a los ingresos de los arrendatarios se reconoce en el mes siguiente, una vez que la Compañía recibe información relacionada con las ventas de los arrendatarios de los locales comerciales. Aunque cada año reportado incluye doce meses de ingresos, este tratamiento contable resulta en el desfase de un mes con respecto de los ingresos contingentes de aquellos arrendatarios en los cuales los ingresos adicionales del porcentaje mensual es mayor que el ingreso mínimo mensual. Sin embargo, la Compañía revisa a la fecha de cada reporte el efecto de este mes de desfase y considera que el efecto no es material en los resultados reportados.

- n. **Utilidades 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 ejercicio. La Compañía no tiene acciones potencialmente dilutivas por lo tanto, la utilidad básica y diluida por acción es la misma.

#### 4. Equivalentes de efectivo y efectivo

	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Equivalentes de efectivo	Ps. 1,867,680	Ps. 1,273,560
Efectivo	115,561	209,611
	<u>Ps. 1,983,241</u>	<u>Ps. 1,483,171</u>

#### 5. Cuentas por cobrar a clientes

	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Clientes	Ps. 150,311	Ps. 107,548
Estimación para cuentas de cobro dudoso	<u>(21,635)</u>	<u>(29,241)</u>
	<u>Ps. 128,676</u>	<u>Ps. 78,307</u>

Las cuentas por cobrar (incluyendo Consorcio Aeroméxico, S.A. de C.V.) incluyen saldos derivados de la "Tarifa de Uso de Aeropuerto" (TUA) facturados a aerolíneas nacionales e internacionales mismas que al 30 de junio de 2006 y 2005 ascendieron a Ps. 208,686 y Ps. 169,869, respectivamente. La TUA pagada por cada pasajero (distintos de los diplomáticos, infantes y pasajeros en tránsito) que viaja utilizando las terminales aéreas operadas por la Compañía es cobrada por las aerolíneas y entregada posteriormente a la Compañía.

*Cuentas por cobrar a Consorcio Aeroméxico, S.A. de C.V., parte relacionada* - La mayor parte del capital social de Consorcio Aeroméxico, S.A. de C.V. ("Consorcio Aeroméxico" antes "Cintra, S.A. de C.V.") es propiedad del Instituto para la Protección al Ahorro Bancario (IPAB), entidad descentralizada de la administración Pública Federal Mexicana y del Gobierno Mexicano, por lo cual se considera a Consorcio Aeroméxico como parte relacionada de la Compañía.

*Reserva de cuentas incobrables* – La Compañía revisa periódicamente la valuación de sus cuentas por cobrar, considerando principalmente la estructura y antigüedad de la cartera, adicionalmente, se consideran otros factores tales como, el riesgo crediticio del cliente, la situación financiera de las líneas aéreas y las condiciones económicas del país. La condición de cuentas vencidas, se determina considerando los plazos y términos establecidos en los contratos. La cancelación de las cuentas consideradas como incobrables, se realiza una vez que la Compañía agotó todos los medios a su alcance para la recuperación de la cuenta. Normalmente la cancelación se realiza cuando un juez emite sentencia respecto de la imposibilidad de cobro.

## 6. Mejoras en bienes concesionados, maquinaria y equipo

	2006	2005
Mejoras en bienes concesionados	Ps. 1,355,533	Ps. 1,154,413
Maquinaria y equipo	172,922	128,732
Muebles y equipo de oficina	41,119	39,853
Equipo de transporte	103,220	105,895
Equipo de cómputo	18,429	17,113
	<u>1,691,223</u>	<u>1,446,006</u>
Depreciación acumulada	<u>(399,148)</u>	<u>(321,253)</u>
	1,292,075	1,124,753
Construcciones en proceso	<u>216,730</u>	<u>130,030</u>
	<u>Ps. 1,508,805</u>	<u>Ps. 1,254,783</u>

El cargo a resultados por depreciación de mejoras en bienes concesionados, maquinaria y equipo y amortización de otros activos por los períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2006 y 2005 fueron de Ps.44,653 y Ps.37,850, respectivamente. Adicionalmente la Compañía reconoció un costo por amortización de otros activos por Ps. 5,805 por el periodo de seis meses que terminó el 30 de junio de 2006.

Las construcciones en proceso se refieren principalmente a la rehabilitación de las pistas de los aeropuertos de Culiacán, Chihuahua, Monterrey y Tampico, de la plataforma del aeropuerto de Zihuatanejo y la construcción del recinto fiscal en el aeropuerto de Reynosa.

## 7. Derechos de uso de instalaciones y concesiones aeroportuarias

Como se indica en la Nota 3 e., a partir del 1 de enero de 2003, el monto total de las concesiones fue asignado proporcionalmente a los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias con base en el valor neto de reposición de los activos determinados por perito independiente y el remanente se registró como concesiones aeroportuarias, como se muestra a continuación:

		Plazo de amortización remanente en años
Valor de las concesiones determinado por la SCT (Ver nota 1)	<u>Ps. 5,419,872</u>	
<i>Asignado a:</i>		
Derecho de uso de instalaciones aeroportuarias:		
Pistas, calles de rodaje y plataformas	Ps. 1,425,320	29
Edificios	934,871	31
Obra de infraestructura	326,232	23
Terrenos	<u>1,905,036</u>	44
	4,591,459	
Concesiones aeroportuarias	<u>828,413</u>	44
Costo total	<u>Ps. 5,419,872</u>	

Al 30 de junio de 2006 y 2005, el derecho de uso de instalaciones y concesiones aeroportuarias se integran como sigue:

	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Derecho de uso de instalaciones aeroportuarias	Ps. 4,591,459	Ps. 4,591,459
Menos – Depreciación acumulada	<u>(686,183)</u>	<u>(568,736)</u>
	<u>Ps. 3,905,276</u>	<u>Ps. 4,022,723</u>
Concesiones aeroportuarias	Ps. 828,413	Ps. 828,413
Menos – Amortización acumulada	<u>(107,694)</u>	<u>(91,125)</u>
	<u>Ps. 720,719</u>	<u>Ps. 737,288</u>

El cargo a resultados por depreciación y amortización por concepto de derechos de uso de instalaciones y concesiones aeroportuarias por los períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2006 y 2005 fueron de Ps. 67,069 y Ps. 66,932, respectivamente.

Cada aeropuerto concesionado contiene los siguientes términos y condiciones básicas:

- El concesionario tiene el derecho de administrar, operar, mantener y usar las instalaciones del aeropuerto y llevar a cabo la construcción, mejora o mantenimiento de las instalaciones de acuerdo con el programa maestro de desarrollo en forma quinquenal, así como prestar los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales.
- El concesionario solo podrá usar las instalaciones del aeropuerto para los fines especificados en la concesión y deberá proporcionar servicios de conformidad con la ley y los reglamentos aplicables y está sujeto a revisiones de la SCT.
- El concesionario deberá pagar un derecho de uso de activos concesionados (actualmente 5% de los ingresos anuales brutos del tenedor de la concesión), de conformidad con la Ley Federal de Derechos.
- ASA tiene el derecho exclusivo del suministro de combustible en los aeropuertos concesionados.
- El concesionario deberá conceder el acceso a, y el uso de áreas específicas del aeropuerto sin costo, a ciertas dependencias del Gobierno Mexicano con el objeto de permitirles llevar a cabo sus actividades dentro de los aeropuertos.
- La concesión puede ser revocada si el concesionario incumple algunas de las obligaciones impuestas por la concesión, tal como lo establece el artículo 27 de la Ley de Aeropuertos o por las razones mencionadas en el Artículo 26 de la referida Ley de Aeropuertos y en la concesión. La violación de ciertos términos de la concesión puede originar su revocación sólo si el mismo término ha sido sancionado por la SCT en por los menos tres ocasiones.
- Los términos y condiciones de las concesiones que regulan las operaciones de la Compañía pueden ser modificadas por la SCT.
- Las concesiones podrán ser renovadas en una o varias ocasiones hasta por un plazo que no exceda de 50 años.

## 8. Obligaciones laborales al retiro

El pasivo relativo a obligaciones laborales se integra como sigue:

	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Primas de antigüedad	Ps. 12,210	Ps. 9,207
Indemnizaciones al personal	<u>12,203</u>	<u>5,334</u>
	<u>Ps. 24,413</u>	<u>Ps. 14,541</u>

El costo neto del período por las obligaciones derivadas de las primas de antigüedad e indemnizaciones ascendió a Ps. 5,027 en 2006 y Ps. 5,265 en 2005.

## 9. Capital contable

- a. Al 30 de junio de 2006 y 2005, el número total de acciones autorizadas Clase I asciende a 404,123,711 de las cuales 58,800,000, corresponden a la Serie "BB", y 345,323,712, a la Serie "B". De las acciones serie "B", 12,123,711, no están emitidas y representan las acciones de la opción de SETA de adquirir el 3% de las acciones de la Compañía. El remanente de las acciones autorizadas Series "BB" y Serie "B" están en circulación.
- b. El capital social pagado y suscrito al 30 de junio de 2006 está representado por acciones ordinarias, nominativas y sin expresión de valor nominal y se integra como sigue:

	<b>Número de acciones</b>	<b>Valor nominal</b>	<b>Efecto de actualización</b>	<b>Capital social actualizado</b>
Capital fijo:				
Serie B, Clase I	333,200,000	Ps. 3,675,659	Ps. 1,157,880	Ps. 4,833,539
Serie BB, Clase I	58,800,000	644,619	203,063	847,682
<b>Total</b>	<b>392,000,000</b>	<b>Ps. 4,320,278</b>	<b>Ps. 1,360,943</b>	<b>Ps. 5,681,221</b>

La composición del capital social al 30 de junio de 2005 fue el mismo que se presenta en la tabla anterior, excepto por las acciones Serie "B", Clase I que estaban representadas por acciones Serie "A" que fueron subsecuentemente convertidas, tal como se señala en el inciso e. posterior.

- c. En acta constitutiva de la Compañía del 28 de mayo de 1998, se aportaron Ps.1,703 (Ps. 1,000 históricos, mediante la emisión de 68,051 acciones clase "I"). Asimismo, en Asambleas Extraordinarias de Accionistas celebradas el 14 de diciembre de 1998, 31 de agosto de 1999 y 5 de junio de 2000, se acordó aumentar el capital social en su parte mínima fija sin derecho a retiro en la cantidad Ps.119,300 (Ps. 77,653 históricos mediante la emisión de 5,284,385 acciones de la Serie A), Ps. 15,854 (Ps. 11,195 históricos mediante la emisión de 761,789 acciones de la Serie A) y Ps. 5,544,364 (Ps. 4,230,430 históricos mediante la emisión de 385,885,775 acciones, de las cuales 327,085,775 corresponden a la Serie "A" y 58,800,000 corresponden a la Serie "BB"), respectivamente, haciendo un total al 30 de junio de 2006 de 392,000,000 acciones ordinarias, nominativas y sin expresión de valor nominal, de la Clase "I".
- d. En Asamblea de Accionistas de fecha 14 de junio de 2000 en la cual se acuerda mantener en Tesorería acciones Serie "B" que representen en todo momento el 3% del Capital Social. A la fecha de cierre de estos estados financieros, dichas acciones no están suscritas ni pagadas.
- e. En Asamblea General Extraordinaria de Accionistas celebrada el 21 de diciembre de 2005, se aprobó la conversión de la totalidad de las acciones serie "A" representativas del capital social de la Compañía, en acciones de la serie "B" ordinarias, nominativas y sin expresión de valor nominal, de la clase "I".
- f. De acuerdo con la Ley General de Sociedades Mercantiles, de las utilidades netas del ejercicio debe separarse un 5% como mínimo para formar la reserva legal, hasta que su importe ascienda al 20% del capital social a valor nominal. La reserva legal puede capitalizarse, pero no debe repartirse a menos que se disuelva la sociedad, y debe ser reconstituida cuando disminuya por cualquier motivo. Al 30 de junio de 2006, la reserva legal asciende a Ps. 68,201.
- g. La distribución del capital contable, excepto por los importes actualizados del capital social aportado y de las utilidades retenidas fiscales, causará el impuesto sobre la renta sobre dividendos a cargo de la Compañía a la tasa vigente. En 2006 y 2005 la tasa fue del 29% y 30%, respectivamente, la cual se reducirá al 28% para el 2007 y años posteriores. El impuesto que se pague por dicha distribución, se podrá acreditar contra el impuesto sobre la renta del ejercicio en el que se pague el impuesto sobre dividendos y en los dos ejercicios inmediatos siguientes, contra el impuesto del ejercicio y los pagos provisionales de los mismos.

Los saldos de las cuentas fiscales del capital contable al 30 de junio son:

	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Cuenta de capital de aportación	Ps. 5,327,830	Ps. 5,327,830
Cuenta de utilidad fiscal neta	13,500	3,994
Cuenta de utilidad fiscal neta reinvertida	31,238	31,238
	<u>Ps. 5,372,568</u>	<u>Ps. 5,363,062</u>
<b>Total</b>		

#### 10. Saldos y operaciones en moneda extranjera

La posición monetaria en miles de dólares estadounidenses al 30 de junio es:

	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Activos monetarios	\$ 48,907	\$ 46,772
Pasivos monetarios	(1,353)	(750)
	<u>\$ 47,554</u>	<u>\$ 46,022</u>
Posición activa		
	<u>Ps. 538,882</u>	<u>Ps. 511,849</u>
Equivalente en miles de pesos		

Las operaciones en miles de dólares estadounidenses por los años que terminaron el 30 de junio fueron como sigue:

	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Pagos de asistencia técnica	\$1,500	\$1,500
Compras de equipo de seguridad		727
Pagos de seguros	381	417

Al 30 de junio de 2006 y 2005, el tipo de cambio del peso por un dólar estadounidense era de Ps. 11.33 y Ps.10.77, respectivamente, y al 31 de julio de 2006, fecha de emisión de la revisión limitada a los estados financieros de junio de 2006, el tipo de cambio publicado por el Banco de México fue de Ps. 10.8947.

#### 11. Saldos y transacciones con partes relacionadas

Los saldos con partes relacionadas al 30 de junio son:

	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Saldos por pagar:		
SETA	Ps. 14,002	Ps. 8,345
Gobierno Mexicano – Derechos sobre bienes concesionados	13,088	10,709
	<u>Ps. 27,090</u>	<u>Ps. 19,054</u>

Las transacciones con partes relacionadas efectuadas en el curso normal de sus operaciones por los períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio fueron como sigue:

	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos facturados a Consorcio Aeroméxico (Nota 5)	Ps. 190,718	Ps. 252,696
Gastos:		
Pagos de asistencia técnica recibida y gastos de viaje	Ps. 16,347	Ps. 17,107
Pagos de derechos sobre bienes concesionados	38,905	33,466
Inversiones de capital – Rehabilitación de pistas proporcionada por Ingenieros Civiles Asociados, S.A. de C.V.	Ps. 5,330	

Los ingresos facturados a Consorcio Aeroméxico por los períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2006 y 2005 incluyen ingresos por TUA de Ps. 149,566 y Ps. 193,770, respectivamente.

El 20 de diciembre de 2005, Consorcio Aeroméxico, S.A. de C.V., llevó a cabo la venta del 99.97% de las acciones representativas del capital social de Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. y Aerocaribe, S.A. de C.V., ambas compañías formaban parte de Consorcio Aeroméxico, por lo que los saldos y transacciones con partes relacionadas al 30 de junio de 2006 y por el periodo de seis meses que terminó en esa fecha no consideran las compañías antes mencionadas.

*Asistencia Técnica* – En el 2000, la Compañía y SETA celebraron un contrato de asistencia técnica y transferencia de tecnología por 15 años. Como se define en el contrato, la Compañía pago a SETA \$5,000 en 2001 y 2002, a partir de 2004, la mayor entre \$3,000 o 5% de la utilidad de operación consolidada antes de depreciación y amortización, por año, a cambio de servicios y transferencia de tecnología. En 2004, la parte fija de \$3,000 fue mayor al 5% de la utilidad de operación consolidada; sin embargo, en 2005, el 5% de la utilidad de operación consolidada fue mayor que la parte fija de \$3,000.

*Derecho sobre bienes concesionados* – La Compañía esta obligada al pago de un derecho anual al Gobierno Mexicano, el cual equivale al 5% de los ingresos brutos anuales de cada una de las concesiones por el uso de bienes del dominio público de acuerdo con los términos de las concesiones y la Ley Federal de Derechos.

## 12. Impuesto sobre la renta, impuesto al activo y participación de los trabajadores en las utilidades

La Compañía está sujeta al impuesto sobre la renta (ISR) y al impuesto al activo (IMPAC). El ISR se calcula considerando como gravables o deducibles ciertos efectos de la inflación, tal como la depreciación calculada sobre valores a precios constantes, lo que permite deducir costos actuales, y se acumula o deduce el efecto de la inflación sobre ciertos pasivos y activos monetarios a través del ajuste anual por inflación, el cual es similar al resultado por posición monetaria, y a partir de 2005, conforme a las modificaciones a las leyes del ISR e IMPAC publicadas el 1 de diciembre de 2004 aplicables a partir de 2005, a) Se reduce la tasa del ISR a 30% para el año 2005, a 29% en 2006 y a 28% de 2007 en adelante; b) A partir de 2006 será disminuíble en su totalidad la participación a los trabajadores en las utilidades que se pague y c) Se incluyen los pasivos bancarios y con extranjeros para determinar la base gravable del IMPAC.

Por otra parte, el IMPAC se causa a razón del 1.8% del promedio neto de la mayoría de los activos (a valores actualizados) y de ciertos pasivos, y se paga únicamente por el monto en que exceda al ISR del año; cualquier pago que se efectúe es recuperable contra el monto en que el ISR exceda al IMPAC en los diez ejercicios subsecuentes.

El ISR por los períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio se integra como sigue:

	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Causado	Ps. 5,254	Ps. 214
Diferido	85,417	81,540
Variación en la estimación para valuación del impuesto al activo por recuperar y pérdidas fiscales por amortizar	8,151	7,413
	<u>Ps. 98,822</u>	<u>Ps. 89,167</u>

La PTU por los períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio se integra como sigue:

	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Causado	Ps. 40,450	Ps. 73
Diferido	(3,028)	_____
	<u>Ps. 37,422</u>	<u>Ps. 73</u>

Para la determinación del ISR diferido al 30 de junio de 2006 y 2005, la Compañía aplicó a las diferencias temporales, las tasas que estarán vigentes de acuerdo a su fecha estimada de realización.

La conciliación de la tasa legal del ISR y la tasa efectiva como un porcentaje de la utilidad antes de ISR y PTU por los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2006 y 2005, se muestran a continuación:

	<b>2006</b>	<b>2005</b>
	<b>%</b>	<b>%</b>
Tasa legal	29.00	30.00
Efecto de diferencias permanentes, principalmente gastos no deducibles, actualización de impuestos y efectos de la inflación para efectos financieros y fiscales	(2.79)	(0.56)
Variación en la estimación para valuación de impuesto al activo por recuperar y pérdidas fiscales por amortizar	2.09	2.67
Efecto en ISR diferido por la PTU disminuíble	<u>(3.01)</u>	<u>          </u>
Tasa efectiva	<u>25.29</u>	<u>32.11</u>

Los principales conceptos que originan el saldo activo (pasivo) por ISR y PTU, diferidos al 30 de junio son:

	<b>2006</b>	<b>2005</b>
<i>Activos:</i>		
Obligaciones laborales y estimaciones de pasivos	Ps. 38,235	Ps. 13,467
Provisión de PTU	11,334	
Otros	5,650	9,321
<i>Pasivos:</i>		
Derecho de uso de instalaciones y concesiones aeroportuarias	(1,296,027)	(1,267,325)
Otros pasivos	(36,672)	
Mejoras en bienes concesionados, maquinaria y equipo	<u>(73,946)</u>	<u>(16,839)</u>
ISR diferido pasivo por diferencias temporales	<u>(1,351,426)</u>	<u>(1,261,376)</u>
Efecto de pérdidas fiscales por amortizar	729,014	792,253
Impuesto al activo pagado por recuperar	<u>210,638</u>	<u>195,305</u>
	(411,774)	(273,818)
Estimación por valuación del impuesto al activo por recuperar y pérdidas fiscales por amortizar	<u>(99,975)</u>	<u>(103,240)</u>
Total pasivo neto por impuesto sobre la renta diferido	(511,749)	(377,058)
PTU diferida	<u>(73,249)</u>	<u>(78,769)</u>
Pasivo neto diferido por ISR y PTU	<u>Ps. (584,998)</u>	<u>Ps. (455,827)</u>

Al 30 de junio de 2006 y 2005, la mayor parte de la estimación por valuación representa una reserva contra el beneficio reconocido por el impuesto al activo pagado por acreditar en los aeropuertos de Acapulco, Zihuatanejo, Ciudad Juárez, Reynosa, Durango, San Luis Potosí, Tampico, Torreón y Zacatecas, debido a que la Compañía considera que existe incertidumbre en la recuperación de tales importes.

Las pérdidas fiscales de la Compañía y sus subsidiarias pendientes de amortizar por las que ya se ha reconocido parcialmente el activo por impuesto sobre la renta diferido, pueden recuperarse cumpliendo con ciertos requisitos. Cada aeropuerto concesionario ha recibido la aprobación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para amortizar las pérdidas fiscales hasta que las mismas se agoten, se termine el plazo de vigencia de la concesión o se liquiden las concesiones. Sus montos actualizados al 30 de junio de 2006, se muestran a continuación:

<b>Año de origen</b>	<b>Pérdidas amortizables</b>
1998	Ps. 9,252
1999	153,321
2000	478,270
2001	470,363
2002	526,261
2003	480,634
2004	420,501
2005	44,579
2006	20,438
	<u>Ps. 2,603,619</u>

El impuesto al activo por acreditar puede recuperarse cumpliendo con ciertos requisitos. El importe por acreditar y su vencimiento son como sigue:

<b>Año de vencimiento</b>	<b>IMPAC por acreditar</b>
2012	Ps. 65,506
2013	58,706
2014	51,342
2015	14,218
2016	20,866
	<u>Ps. 210,638</u>

### 13. Contingencias

Al 30 de junio de 2006, las empresas subsidiarias tienen a cargo los siguientes juicios en trámite de resolución:

- a. Demanda en contra de Aeropuerto de Ciudad Juárez, S.A. de C.V., presentada el 15 de noviembre de 1995, reclamando la reivindicación de una porción de los terrenos (240 hectáreas) donde se localiza el Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez, por considerar que los terrenos fueron transferidos al Gobierno Mexicano en forma incorrecta. La parte demandante reclama el pago de \$120,000 (Ps. 1,350,600) por no poder reivindicar en su favor el terreno por estar destinado a un aeropuerto. En mayo de 2005 la sala de apelación ordenó al Aeropuerto de Ciudad Juárez, S.A. de C.V., devolver estos terrenos. A la fecha de los estados financieros la contingencia se mantiene debido a que las partes interpusieron demandas de amparo. En caso de que la resolución no resulte favorable para la Compañía, se considera que la repercusión económica del juicio será a cargo del Gobierno Mexicano, tal como se establece en el título de concesión, por lo que la Compañía no ha registrado ningún pasivo en relación con esta demanda.
- b. Existe procedimientos administrativos de ejecución en contra de algunos aeropuertos de la Compañía, el mas importante es en contra del Aeropuerto de Zihuatanejo, S.A. de C.V., por concepto de impuesto predial. El 27 de junio de 2006, el municipio de Zihuatanejo emitió una resolución determinando un monto adicional por Ps. 4,300 con respecto al pasivo por impuesto predial por el periodo de 1996 a 2000. De conformidad con la resolución, el municipio intervino y aseguro dos cuentas bancarias del aeropuerto y embargó las rentas pagadas por los arrendatarios localizados en la propiedad concesionada. Estas dos cuentas bancarias al momento de su intervención no tenían fondos. El monto mensual de la renta sujeta a embargo es de aproximadamente Ps. 88. Como resultado de esta notificación por parte del municipio, la compañía reconoció adicionalmente un pasivo por Ps. 5,001, para un pasivo total de Ps. 8,102 en el aeropuerto de Zihuatanejo, ya que los abogados de la Compañía, consideran que existe la probabilidad de pagar estos importes, (monto original del impuesto predial por el periodo antes mencionado y las multas correspondientes). Sin embargo, la Compañía, continua apelando la demanda y el 14 de julio de 2006, presentó una demanda para (i) la declaración de nulidad de la multa por cuestiones tanto procesales como de fondo, (ii) la suspensión del embargo hasta en

tanto se resuelvan los recursos interpuestos y se dicte sentencia definitiva con respecto a la demanda de inconstitucionalidad del crédito fiscal, (iii) la devolución de las cantidades pagadas al municipio por los arrendatarios de Aeropuerto de Zihuatanejo, S.A. de C.V., como resultado de la orden de embargo.

- c. La Compañía determina la Participación de los Trabajadores en las Utilidades (PTU) de acuerdo con la fracción I del artículo 10 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta; sin embargo, la Autoridad Fiscal y/o los trabajadores podrían no estar de acuerdo con este criterio; en su caso la concesionaria interpondrá sus recursos necesarios para continuar aplicando de esta manera el cálculo de PTU.

#### **14. Compromisos**

- a. Como se menciona en la Nota 11, la Ley Federal de Derechos establece en su artículo 232-A, la obligación de la Compañía, titular de la concesión o permiso para el uso, goce o explotación de bienes del dominio público que queden afectos a servicios públicos, al pago del derecho de uso, goce o explotación, equivalente al 5% de los ingresos brutos que por este concepto obtengan.
- b. Como se menciona en la Nota 11, la Compañía celebró un contrato de asistencia técnica y transferencia de tecnología con SETA, antes Operadora Mexicana de Aeropuertos, S.A. de C. V. ("OMA"), cuya vigencia es de 15 años. Actualmente la contraprestación pactada por dichos servicios es de 3 millones de dólares americanos anuales o el 5% de la utilidad de operación consolidada de la Compañía según se define en el contrato, la que resulte mayor. A partir del ejercicio 2006, la parte fija de \$3,000 se actualizará anualmente de acuerdo al INPC de los Estados Unidos de América.
- c. En diciembre de 2005, con la finalidad de financiar la adquisición de las acciones serie "B" del Gobierno Mexicano que representaban el 36% del capital social de la Compañía, Aeroinvest, celebró un contrato de préstamo por \$125 millones con WestLB AG con vencimiento en mayo de 2007. Aeroinvest puede prepagar el préstamo en cualquier momento sin castigo. El préstamo esta asegurado por un fideicomiso de garantía donde se conservan las acciones adquiridas Serie "B". Aeroinvest tiene el derecho de voto de las acciones conservadas en el fideicomiso de garantía, sujeto a ciertas restricciones afirmativas y negativas, mientras tanto no se incurra en algún incumplimiento. Adicionalmente, Aeroinvest requiere mantener al menos su participación accionaría actual en SETA y en la Compañía, asegurar que SETA conserve su participación accionaría actual en la Compañía y mantenga una relación mínima de intereses gasto a EBITDA. En relación con la asignación de SETA a Aeroinvest de la opción de compra de las acciones Serie "B" del Gobierno Mexicano, Aeroinvest acordó con SETA y ADP para votar las acciones Serie "B" depositadas en el fideicomiso de garantía de la misma forma que SETA vota sus acciones "BB". Si Aeroinvest incumple con sus obligaciones establecidas en el contrato de préstamo, WestLB AG puede embargar las acciones Serie "B" que se mantienen en el fideicomiso de garantía. Adicionalmente, las subsidiarias de Aeroinvest, incluyendo la Compañía, están obligadas bajo los términos del contrato de préstamo a cumplir con ciertas restricciones, incluyendo las siguientes:
  - Restricciones en el endeudamiento de Aeroinvest y sus subsidiarias, sujeto a ciertas excepciones, incluyendo la de deuda incurrida en: i) el curso ordinario del negocio que no exceda \$4 millones en total ii) entre Aeroinvest o la Compañía y cualquier subsidiaria de Aeroinvest o de la Compañía, y iii) cumplir con cartas de crédito requeridas bajo los términos de ciertos contratos de la Compañía y las concesiones de la Compañía.
  - Restricciones en ciertos gravámenes, transferencia de activos, fusiones y cambios fundamentales en los negocios; y
  - Una obligación de que la Compañía pague anualmente como dividendo cualquier efectivo disponible (calculado en base a EBITDA menos impuestos e inversiones de capital)

El contrato del préstamo también considera que, en el evento de ciertos daños a las propiedades u otras pérdidas de valor de los activos, Aeroinvest y sus subsidiarias aplicaran cualquier utilidad proveniente de seguros que no se reinviertan en el negocio al prepago del préstamo del WestLB AG.

Aeroinvest esta actualmente negociando con los acreedores refinanciar las obligaciones del préstamo con WestLB AG.

Como resultado del contrato de crédito de WestLB AG, creemos que Aeroinvest requerirá obtener un perdón o modificación de WestLB AG que le permita a la Compañía incurrir en montos materiales de deuda.

- d. La Compañía tiene la obligación de realizar inversiones en activos fijos y mejoras en los bienes concesionados de acuerdo al Programa Maestro de Desarrollo (PMD) a cinco años establecido en las disposiciones del título de concesión. Al 31 de diciembre de 2005, el monto total comprometido para la realización de inversiones en activos fijos y mejoras en bienes concesionados asciende a Ps.2,000,445 (Ps.1,890,102 pesos históricos de septiembre de 2004) y representa la inversión a realizar en los siguientes cinco años según el PMD. El importe por año se muestra a continuación:

<b>Año</b>	<b>Importe total</b>
2006	Ps. 809,110
2007	444,525
2008	403,703
2009	248,777
2010	94,330
	<u>Ps. 2,000,445</u>

Por el periodo de seis meses que terminó el 30 de junio de 2006, la Compañía llevó a cabo inversiones y mejoras por un monto de Ps. 64,593, de acuerdo a lo establecido en el PMD.

## 15. Información por segmentos

La Compañía determina y evalúa el desempeño de sus aeropuertos individualmente, antes de efectuar la asignación de costos relativos a personal y otros costos de Servicios Aeroportuarios del Centro Norte, S.A. de C.V. ("SACN"), que es la subsidiaria de la Compañía que contempla la estructura directiva de la misma. En la siguiente tabla se presenta un resumen de la información financiera relativa a los segmentos de la Compañía, incluyendo Aeropuerto de Monterrey, Aeropuerto de Acapulco, Aeropuerto de Mazatlán, Aeropuerto de Culiacán, Aeropuerto de Chihuahua y Aeropuerto de Zihuatanejo. La información financiera de los siete aeropuertos restantes, la de SACN y la de la Compañía (incluyendo la inversión de ésta en sus subsidiarias) ha sido combinada e incluida en el renglón de "Otros". La eliminación de la inversión de la Compañía en sus subsidiarias se incluye en la columna "eliminaciones".

<b>30 de junio de 2006</b>	<b>Monterrey</b>	<b>Acapulco</b>	<b>Mazatlán</b>	<b>Culiacán</b>	<b>Chihuahua</b>	<b>Zihuatanejo</b>	<b>Otros</b>	<b>Eliminaciones</b>	<b>Total</b>
Total de ingresos	Ps.333,262	Ps.77,980	Ps.64,984	Ps.49,847	Ps.42,055	Ps.51,061	Ps.474,437	Ps.( 322,090)	Ps.771,536
Utilidad de operación	186,200	22,935	22,635	17,114	13,227	14,827	271,051	( 245,533)	302,456
Ingreso (gasto) por intereses	47,149	3,965	5,486	504	2,100	( 879)	( 2,554)		55,771
Impuesto sobre la renta	62,361	8,731	5,603	4,153	4,040	4,182	9,752		98,822
Total de activos	3,765,572	789,664	691,259	511,098	490,013	525,303	9,230,371	( 7,594,116)	8,409,164
Total de pasivos	695,922	67,788	67,664	43,367	72,220	57,602	300,137	( 465,591)	839,109
Inversiones de capital	32,376	8,723	3,116	14,075	17,899	12,400	43,804		132,393
Mejoras en bienes concesionados, maquinaria y equipo	391,255	104,913	91,020	161,257	122,974	138,226	499,160		1,508,805
Depreciación y amortización del período	32,175	14,546	11,163	9,077	6,520	8,291	35,755		117,527

30 de junio de  
2005

	Monterrey	Acapulco	Mazatlán	Culiacán	Chihuahua	Zihuatanejo	Otros	Eliminaciones	Total
Total de ingresos	Ps.293,230	Ps.67,336	Ps.61,357	Ps.46,995	Ps.37,121	Ps.42,902	Ps.397,777	Ps.( 257,252)	Ps.689,466
Utilidad de operación	162,231	16,650	20,009	17,914	10,994	13,299	210,978	( 190,742)	261,333
Ingreso (gasto) por intereses	45,629	3,238	5,160	( 944)	1,723	( 978)	( 8,316)		45,512
Impuesto sobre la renta	52,933	7,919	7,077	5,078	3,077	5,088	7,995		89,167
Total de activos	3,568,622	761,268	653,078	488,976	463,144	493,066	8,698,515	( 7,359,340)	7,767,329
Total de pasivos	682,620	51,921	54,891	42,309	64,326	32,172	221,044	( 530,628)	618,655
Inversiones de capital	14,230	1,707	663	966	11,583	2,604	35,096		66,849
Mejoras en bienes concesionados, maquinaria y equipo	334,364	92,137	86,977	150,914	96,636	107,731	386,024		1,254,783
Depreciación y amortización del período	30,454	14,096	10,775	8,675	6,011	8,013	26,758		104,782

## 16. Ingresos

De acuerdo con la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, los ingresos se clasifican en servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

Los servicios aeronáuticos comprenden los prestados a aerolíneas, a pasajeros y los complementarios.

Los servicios no aeronáuticos comprenden servicios no esenciales para la operación de un aeropuerto, tales como arrendamiento de espacios comerciales, restaurantes y bancos.

Los ingresos por servicios aeronáuticos están bajo el sistema de regulación tarifaria administrado por la SCT para las concesiones aeroportuarias, que establece una tarifa máxima (TM) por año para cada aeropuerto por un periodo de cinco años. La TM es el monto máximo de ingresos por unidad de tráfico que puede obtener un aeropuerto en un año proveniente de servicios aeronáuticos. Bajo esta regulación, una unidad de tráfico es equivalente a un pasajero (excluyendo pasajeros en tránsito) o 100 kilogramos (220 libras) de carga.

Los ingresos no aeronáuticos no están bajo el sistema de regulación tarifaria de la SCT. Sin embargo, en algunos casos pueden estar sujetos a regulaciones por otras autoridades, como es el caso de las tarifas cobradas en los estacionamientos.

Bajo la ley de Aeropuertos y su Reglamento los ingresos por estacionamiento de vehículos se clasifican como aeronáuticos, para propósitos de estos estados financieros la Compañía clasifica estos ingresos como no aeronáuticos.

La siguiente tabla muestra la integración de los ingresos de la Compañía por los períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2006 y 2005, utilizando la clasificación establecida por la Ley de Aeropuertos y su Reglamento:

	2006	2005
<b>Servicios aeronáuticos</b>		
Aeroportuarios:		
Aterrizajes	Ps. 54,255	Ps. 52,510
Estacionamiento en plataforma de embarque y desembarque	36,210	35,532
Estacionamiento en plataforma de permanencia prolongada o pernocta	7,832	6,542
Aerocares y pasillos telescópicos	12,093	13,115
Revisión de pasajeros y su equipaje de mano, nacional e internacional	8,741	8,236
TUA nacional	307,892	260,956
TUA internacional	139,519	121,392
Complementarios – Servicios aeroportuarios inmobiliarios, derechos de acceso a otros operadores y servicios complementarios	55,291	53,745
<b>Total de ingresos por servicios aeronáuticos</b>	<b>621,833</b>	<b>552,028</b>

<b>Servicios no aeronáuticos</b>		
Estacionamiento de vehículos	40,451	36,326
Concesiones comerciales (1):		
Locales comerciales	14,120	13,738
Alimentos y bebidas	11,014	8,112
Duty free	9,382	9,434
Salones VIP y otros arrendamientos a líneas aéreas	14,988	15,066
Servicios financieros	703	537
Comunicaciones y redes	1,818	1,697
Arrendadora de autos	10,308	9,840
Publicidad	17,343	16,112
Arrendamientos a desarrolladores de tiempo compartido	7,938	7,530
Proveedores de servicios complementarios	2,308	2,126
Recuperación de gastos	6,585	6,206
OMA carga	5,541	3,140
Ingresos comerciales diversos	7,204	7,574
	149,703	137,438
Total ingresos por servicios no aeronáuticos		
Total ingresos	Ps. 771,536	Ps. 689,466

- (1) Los ingresos por servicios no aeronáuticos se generan principalmente en base a los contratos de arrendamiento celebrados por la Compañía. Los contratos de arrendamientos se basan en una renta mensual (la cual generalmente se incrementa cada año con base en el INPC) y/o el valor mas alto entre una renta mensual mínima garantizada y un porcentaje de los ingresos mensuales del arrendatario. La renta mensual y la renta mensual mínima garantizada están incluidas en el rubro “Concesiones comerciales” en el cuadro anterior.

Al 30 de junio de 2006, las rentas futuras mínimas son como sigue:

<b>Año</b>	<b>Importe</b>
2006 (julio a diciembre)	Ps. 92,763
2007	149,755
2008	103,019
2009	54,330
2010	42,498
Posteriores	123,109
Total	Ps. 565,474

Las rentas futuras mínimas, las cuáles generalmente se incrementan cada año con base en el INPC, no incluyen rentas contingentes relacionadas con incrementos basados en el INPC o rentas contingentes, que en el caso de algunos contratos pueden ser cobradas por la Compañía en forma adicional a la renta mínima garantizada, en base a un porcentaje de los ingresos mensuales que obtenga el arrendatario. Los ingresos por rentas contingentes registrados por los periodos de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2006 y 2005 ascendieron a Ps. 32,596 y Ps.35,734, respectivamente

Aproximadamente el 80.0% y 79.5% de los ingresos consolidados durante los periodos de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2006 y 2005, respectivamente, fueron generados por los seis principales aeropuertos, que son; Monterrey, Acapulco, Mazatlán, Culiacán, Chihuahua y Zihuatanejo.

## 17. Costo de servicios

El costo de servicios por los períodos que terminaron el 30 de junio se integran como sigue:

	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Sueldos y salarios	Ps. 66,011	Ps. 58,802
Mantenimiento	23,439	19,821
Seguridad y seguros	32,173	33,949
Servicios públicos (Energía eléctrica, limpieza, combustible y agua)	41,211	37,996
Otros	24,154	21,722
	<u>Ps. 186,988</u>	<u>Ps. 172,290</u>

## 18. Eventos subsecuentes

- a. Como se menciona en la Nota 13, se presentaron procedimientos administrativos de ejecución en contra de Aeropuerto de Zihuatanejo, S.A. de C.V., por concepto de impuesto predial, por el cual la Compañía se encuentra en un proceso de apelación desde el 14 de julio de 2006. El 1 de agosto del 2006, la corte ordenó al municipio suspender cualquier embargo y el cese de demandas de pagos hasta que el caso sea resuelto por la corte.
- b. El 28 de agosto de 2006, en Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria de Accionistas se aprobó la emisión de 8,000,000 de acciones bajo la opción y el 5 de septiembre de 2006, SETA ejerció tales acciones a un precio por acción de \$1.3527 (Ps. 14.6735), incrementando las acciones en circulación de 392,000,000 a 400,000,000. La utilidad básica y diluida por acción pro forma no auditada ha sido presentada dando efecto al ejercicio de la opción de compra de 8,000,000 de acciones.
- c. El 22 de septiembre de 2006, la Compañía pago dividendos por Ps. 423,942 a sus accionistas. Debido a que el importe de dividendos es mayor que las utilidades de la Compañía por el último ejercicio fiscal, la utilidad por acción pro forma, mencionada anteriormente, también incluye el efecto de incrementar el número de acciones necesarias para reemplazar el capital en exceso de las utilidades distribuidas bajo el dividendo. La Compañía determinó un precio inicial por acción de oferta pública de Ps. 21.25 para calcular 3,230,583 acciones adicionales relacionadas con el exceso.
- d. El 2 de octubre de 2006, en Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria de Accionistas se aprobó la reducción en el número total de acciones representativas del capital social de la Compañía, mediante un "split inverso" de las acciones en circulación a razón de 1 a 14.69482276, reduciendo el número de las acciones en circulación a esa fecha de 5,877,929,102 acciones (que incluyen las acciones en circulación de la Compañía al 31 de diciembre de 2005, antes del split más las acciones emitidas de acuerdo con el ejercicio de la opción, inciso b. arriba mencionado) a 400,000,000 de acciones. Toda la información relacionada y determinada por acción y con el número de acciones representativas del capital social de la Compañía incluida en todos los periodos presentados en estos estados financieros consolidados y sus notas, han sido reestructurados retroactivamente para reflejar la reducción en el número de acciones en circulación como resultado del "split inverso" antes descrito.

\* \* \* \* \*

(Esta página se dejó intencionalmente en blanco)

**OPINIÓN LEGAL SUSCRITA POR LOS ABOGADOS EXTERNOS DE LA COMPAÑÍA**

MIJARES ANGOITIA  
CORTES Y FUENTES SC  
A B O G A D O S

JAIME CORTES ROCHA  
PABLO MIJARES ORTEGA  
FRANCISCO FUENTES OSTOS  
FERNANDO DE SALVIDEA DE MIGUEL  
RICARDO MALDONADO YAÑEZ  
JOSE RAZ GUZMAN CASTRO  
CARLOS MALPICA HERNANDEZ  
AGUSTIN VELAZQUEZ GARCIA LOPEZ  
FERNANDO ORRANTIA DWORAK  
HORACIO M. DE URIARTE FLORES  
PATRICIO TRAD CEPEDA

CONSEJEROS  
JUAN G. MIJARES  
MARCELA FONSECA GARCIA

México, D.F., a 5 de octubre de 2006

Comisión Nacional Bancaria y de Valores  
Av. Insurgentes Sur 1971  
Col. Guadalupe Inn  
01020 México, D.F.

Atención: Lic. Roberto Carvallo Álvarez  
Director General de Emisoras

Hacemos referencia a la oferta pública secundaria de acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal de la Serie "B", Clase I emitidas de conformidad con el Artículo 112 de la Ley General de Sociedades Mercantiles (las "Acciones"), representativas de la parte mínima fija sin derecho a retiro del capital social de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V. ("GACN" o la "Emisora") que Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria ("NAFIN" o el "Accionista Vendedor"), en su calidad de fiduciario del Fideicomiso No. 5111-3 de fecha 12 de junio de 2000 (el "Fideicomiso") en el que el Gobierno Federal tiene el carácter de fideicomisario, pretende realizar (i) en México, previa inscripción de las Acciones en el Registro Nacional de Valores de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y en el listado de valores autorizados para cotizar en la Bolsa Mexicana de Valores, S.A. de C.V. ("BMV"), a través de la propia BMV, y (ii) en los Estados Unidos de América y otros mercados del extranjero, previa inscripción de las Acciones en la Comisión de Valores de los Estados Unidos de América (*Securities and Exchange Commission*) y en el listado del Sistema Electrónico de Cotización de la Asociación Nacional de Intermediarios de Valores (*National Association of Securities Dealers Automated Quotation System* o "NASDAQ"), a través del propio NASDAQ, de conformidad con la Ley de Valores de los Estados Unidos de América de 1933 (U.S. Securities Act of 1933) y/o cualesquiera leyes federales y/o estatales de los Estados Unidos de América aplicables, así como bajo la legislación o normatividad aplicable en los países en que la oferta sea realizada, en la que actuaría como intermediario colocador líder de la oferta a realizarse en México, Acciones y Valores Banamex, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Integrante del Grupo Financiero Banamex y como agente

Montes Urales 505 Tercer Piso  
Lomas de Chapultepec  
11000 México DF  
Tel. (52-55) 5201- 7400  
Fax (52-55) 5520 -1065/1075  
www.macf.com.mx

colocador de la oferta a realizarse en el extranjero, Citigroup Global Markets, Inc. (la "Oferta").

En relación con la Oferta, hemos asesorado como abogados externos a GACN.

En nuestra función de abogados externos de GACN hemos revisado la documentación mediante la cual se llevará a cabo la Oferta de las Acciones, a efecto de rendir una opinión de conformidad con lo previsto en los artículos 85 fracción IV y 87 fracción II de la Ley del Mercado de Valores ("LMV").

Para efectos de la presente opinión, hemos revisado los siguientes documentos:

- a) Respecto de la constitución y existencia legal de la Emisora:
  - (i) La escritura pública número 44,355 de fecha 28 de mayo de 1998, otorgada ante la fe del Lic. Emiliano Zubiria Maqueo, Notario Público Número 25 del Distrito Federal, e inscrita en el Registro Público de Comercio del Distrito Federal bajo el folio mercantil número 238,749 el 25 de junio de 1998, mediante la cual se constituyó la Emisora; y
  - (ii) Las diferentes escrituras públicas en que constan las reformas estatutarias más relevantes, así como su inscripción en el Registro Público de Comercio correspondiente, incluyendo sin limitación (a) la escritura pública número 53,704 de fecha 9 de junio de 2000, otorgada ante la fe del Lic. Luis de Angoitia Becerra, Notario Público No. 109 del Distrito Federal e inscrita en el Registro Público de Comercio de la Ciudad de México en el Folio Mercantil número 238,749 el 24 de julio de 2000, mediante la cual se reformaron la totalidad de los estatutos sociales de la Emisora, (b) la escritura pública 58,076 de fecha 6 de octubre de 2004, otorgada ante la fe del Lic. Luis de Angoitia Becerra, Notario Público No. 109 del Distrito Federal e inscrita en el Registro Público de Comercio de la Ciudad de México en el Folio Mercantil número 238,749 el 31 de marzo de 2005, mediante la cual fueron reformados los estatutos sociales de la Emisora, y (c) la escritura pública 60,044 de fecha 10 de julio de 2006, otorgada ante la fe del Lic. Luis de Angoitia Becerra, Notario Público No. 109 del Distrito Federal, misma que por su reciente otorgamiento aún no se encuentra inscrita en el Registro Público de Comercio, mediante la cual se reformaron los estatutos sociales de GACN.

- b) Respecto del apego de los estatutos sociales de la Emisora a lo previsto por la LMV, así como por las disposiciones de carácter general que de ella emanan:
  - (i) Los estatutos sociales adoptados por la asamblea general ordinaria y extraordinaria de accionistas de la Emisora a que se refiere el punto c) (iii) siguiente.
  
- c) Respecto de la validez jurídica de los acuerdos adoptados por los órganos competentes de GACN y del Accionista Vendedor, que en su caso, aprobarán la Oferta:
  - (i) La Ley Orgánica de Nacional Financiera mediante la cual se rige la operación y funcionamiento de NAFIN;
  - (ii) La escritura pública en la que constan las facultades del señor Ricardo Antonio Rangel Fernández Mac Gregor como representante de NAFIN, en su carácter de fiduciario del Fideicomiso; y
  - (iii) El acta de la asamblea general ordinaria y extraordinaria de accionistas de GACN, celebrada el día 2 de octubre de 2006, misma que por su reciente celebración aún no ha sido protocolizada ante Notario Público ni se encuentra inscrita en el Registro Público de Comercio, conforme a la cual se aprobaron, entre otras cosas: a) la disminución en el número de acciones en circulación, representativas del capital social de la Emisora, sin modificar al efecto, el importe de dicho capital social; b) la inscripción de las Acciones de la Emisora en el Registro Nacional de Valores y los acuerdos conforme a los cuales los accionistas autorizan la Oferta; y c) la reforma total de los estatutos sociales de la Emisora.
  
- d) Respecto de la validez jurídica de los valores y su exigibilidad con respecto a la Emisora, así como de las facultades de las personas que suscribirán el título que amparará las Acciones objeto de la Oferta:
  - (i) El proyecto del formato de título que amparará las Acciones objeto de la Oferta;
  - (ii) El acta de la asamblea general ordinaria y extraordinaria de accionistas de GACN, celebrada el día 2 de octubre de 2006, en relación con la Oferta de las Acciones, misma que por su reciente celebración aún no ha sido protocolizada ante Notario

Público ni se encuentra inscrita en el Registro Público de Comercio;

- (iii) La constancia del Secretario del Consejo de Administración de GACN de fecha 3 de octubre de 2006, en términos del Anexo D de las Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores emitidas por esa Comisión;
- (iv) El acta de asamblea general ordinaria y extraordinaria de accionistas de fecha 21 de diciembre de 2005, protocolizada mediante escritura pública número 60,044 de fecha 10 de julio de 2006, otorgada ante la fe del licenciado Luis de Angoitia Becerra Notario Público número 109, de la Ciudad de México y pendiente de inscripción en el Registro Público de Comercio, conforme a la cual se designó o ratificó, en su caso, como miembros propietarios del Consejo de Administración a los señores Bernardo Quintana Isaac, José Luis Guerrero Álvarez, Sergio Fernando Montaña León, como consejeros designados por los accionistas de GACN titulares de acciones Serie "B"; y los señores Luis Fernando Zárate Rocha y Alonso Quintana Kawage, como consejeros designados por los accionistas de GACN titulares de acciones Serie "BB";

Considerando lo anterior, manifestamos que a nuestro leal saber y entender:

1. La Emisora se encuentra debidamente constituida de conformidad con las leyes de los Estados Unidos Mexicanos y está facultada para llevar a cabo la Oferta.
2. El proyecto del título que amparará las Acciones representativas del capital social de la Emisora se apega a derecho y será válidamente emitido de conformidad con lo previsto en los estatutos sociales de GACN autorizados por la asamblea de accionistas a que se refiere el numeral c) (iii) anterior, la Ley General de Sociedades Mercantiles, la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito y la Ley del Mercado de Valores para documentos de su clase.
3. Los señores Bernardo Quintana Isaac, José Luis Guerrero Álvarez, Sergio Fernando Montaña León, como consejeros designados por los accionistas de GACN titulares de acciones Serie "B"; y los señores Luis Fernando Zárate Rocha y Alonso Quintana Kawage, como consejeros designados por los accionistas de GACN titulares de

- acciones Serie "BB", están debidamente facultados para suscribir el título o títulos que ampararán las Acciones objeto de la Oferta.
4. NAFIN se encuentra debidamente constituida de conformidad con las leyes de los Estados Unidos Mexicanos, y su funcionamiento y operación se rige por la Ley Orgánica de Nacional Financiera.
  5. De conformidad con la fracción XI del artículo quinto y fracción IV del artículo sexto de la Ley Orgánica de Nacional Financiera, NAFIN se encuentra facultada para ser fiduciaria de los fideicomisos constituidos por el Gobierno Federal para el fomento de la industria o del mercado de valores.
  6. Considerando, entre otras cosas, que las acciones representativas del capital social de GACN, incluyendo tanto a las acciones de la Serie "B" como a las acciones de la Serie "BB", fueron emitidas con fundamento en el artículo 112 de la Ley General de Sociedades Mercantiles, el texto de los estatutos sociales de GACN que fueron autorizados por la asamblea de accionistas a que se refiere el numeral c) (iii) anterior, se apegan a las disposiciones legales vigentes.
  7. Asumiendo (i) la obtención de las autorizaciones e instrucciones gubernamentales respectivas, incluyendo aquéllas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de esa Comisión; (ii) la suscripción del título o títulos que ampararán las Acciones objeto de la Oferta por parte de uno de los consejeros designados por los accionistas de GACN titulares de acciones Serie "B" y uno de los consejeros designados por los accionistas de GACN titulares de acciones Serie "BB" señalados en el punto 3 anterior; (iii) que el título o títulos citados se suscriban de conformidad con el formato del título anexo a la solicitud presentada por la Emisora a esa Comisión; (iv) la debida integración y representación del capital social de la Emisora y (v) la ejecución de las resoluciones reflejadas en el acta de la asamblea de accionistas a que se refiere el numeral c) (iii) anterior, los acuerdos relativos a la Oferta de las Acciones y la emisión de el o los títulos que ampararán las Acciones objeto de la Oferta serán válidos, de conformidad con los requisitos que establece la legislación vigente en la materia y los documentos antes mencionados.

Hemos llegado a las conclusiones antes expresadas con base en la documentación que nos fue proporcionada por la Emisora, tras haber realizado el análisis de la misma conforme a los principios de nuestra profesión jurídica aplicables al caso. Nuestra opinión se limita a la documentación e información jurídica de la Emisora que nos fue proporcionada, y a las disposiciones legales mexicanas en vigor en esta fecha.

Tal y como lo señalamos anteriormente, esta opinión se emite únicamente para efectos de lo establecido en los artículos 85 fracción IV y 87 fracción II de la LMV, por lo que ninguna persona deberá utilizar la misma como base para una decisión de inversión o como una recomendación para invertir en los valores sobre los cuales versa.

Atentamente,

Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C.



Ricardo Maldonado Yáñez  
Socio

(Esta página se dejó intencionalmente en blanco)

## INFORMES DEL COMISARIO

**JOAQUIN GOMEZ ALVAREZ**

Contador Público

**DICTAMEN DE COMISARIO**

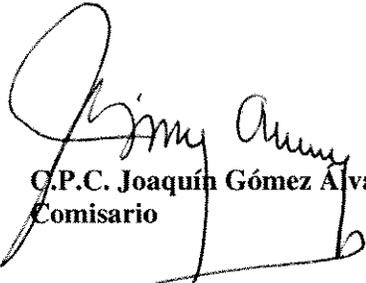
México, D.F. 10 de febrero de 2006

A la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de  
Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V.

En mi carácter de comisario y en cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles y los estatutos de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V., rindo a ustedes mi dictamen sobre la veracidad, suficiencia y razonabilidad de la información financiera consolidada que ha presentado a ustedes el Consejo de Administración, en relación con la marcha de la Sociedad por el año que terminó el 31 de diciembre de 2005.

He asistido o en mi ausencia ha asistido el Comisario Suplente, a las Asambleas de Accionistas y Juntas del Consejo de Administración a las que he sido convocado y he obtenido de los directores y administradores, la información sobre las operaciones, documentación y registros que consideré necesario examinar. Mi revisión ha sido efectuada de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas.

En mi opinión, los criterios y políticas contables y de información seguidos por la Sociedad y considerados por los administradores para preparar la información financiera consolidada presentada por los mismos a esta Asamblea, son adecuados y suficientes y se aplicaron con forma consistente con el ejercicio anterior; por lo tanto, dicha información consolidada refleja en forma veraz, razonable y suficiente la situación financiera de Corporación Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V. y Subsidiarias, al 31 de diciembre de 2005, los resultados de sus operaciones, las variaciones en el capital contable y los cambios en la situación financiera, por el año que terminó en esa fecha, de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados. Por lo anterior, me permito proponer a esta Asamblea la aprobación de los estados financieros adjuntos.



**Q.P.C. Joaquín Gómez Álvarez**  
Comisario

**JOAQUIN GOMEZ ALVAREZ**  
Contador Público

**DICTAMEN DE COMISARIO**

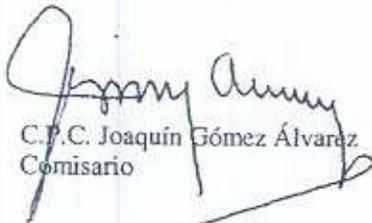
México, D.F. 8 de febrero de 2005

A la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de  
Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V.

En mi carácter de comisario y en cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles y los estatutos de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V., rindo a ustedes mi dictamen sobre la veracidad, suficiencia y razonabilidad de la información financiera consolidada que ha presentado a ustedes el Consejo de Administración, en relación con la marcha de la Sociedad por el año que terminó el 31 de diciembre de 2004.

He asistido o en mi ausencia ha asistido el Comisario Suplente, a las Asambleas de Accionistas y Juntas del Consejo de Administración a las que he sido convocado y he obtenido de los directores y administradores, la información sobre las operaciones, documentación y registros que consideré necesario examinar. Mi revisión ha sido efectuada de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas.

En mi opinión, los criterios y políticas contables y de información seguidos por la Sociedad y considerados por los administradores para preparar la información financiera consolidada presentada por los mismos a esta Asamblea, son adecuados y suficientes y se aplicaron con forma consistente con el ejercicio anterior; por lo tanto, dicha información consolidada refleja en forma veraz, razonable y suficiente la situación financiera de Corporación Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V. y Subsidiarias, al 31 de diciembre de 2004, los resultados de sus operaciones, las variaciones en el capital contable y los cambios en la situación financiera, por el año que terminó en esa fecha, de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados. Por lo anterior, me permito proponer a esta Asamblea la aprobación de los estados financieros adjuntos.



C.P.C. Joaquín Gómez Álvarez  
Comisario

**JOAQUIN GOMEZ ALVAREZ**  
Contador Público

**DICTAMEN DE COMISARIO**

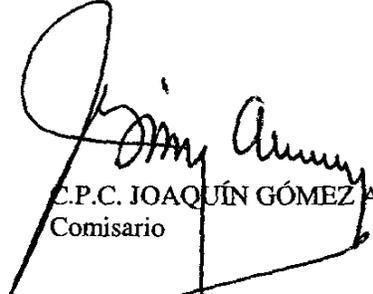
**México, D.F. 30 de enero de 2004**

A la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de  
Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V.

En mi carácter de comisario y en cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles y los estatutos de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V., rindo a ustedes mi dictamen sobre la veracidad, suficiencia y razonabilidad de la información financiera consolidada que ha presentado a ustedes el Consejo de Administración, en relación con la marcha de la Sociedad por el año que terminó el 31 de diciembre de 2003

He asistido o en mi ausencia ha asistido el Comisario Suplente, a las Asambleas de Accionistas y Juntas del Consejo de Administración a las que he sido convocado y he obtenido de los directores y administradores, la información sobre las operaciones, documentación y registros que consideré necesario examinar. Mi revisión ha sido efectuada de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas.

En mi opinión, los criterios y políticas contables y de información seguidos por la Sociedad y considerados por los administradores para preparar la información financiera consolidada presentada por los mismos a esta Asamblea, son adecuados y suficientes y se aplicaron con forma consistente con el ejercicio anterior; por lo tanto, dicha información consolidada refleja en forma veraz, razonable y suficiente la situación financiera de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V., al 31 de diciembre de 2003, los resultados de sus operaciones, las variaciones en el capital contable y los cambios en la situación financiera, por el año que terminó en esa fecha, de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados. Por lo anterior, me permito proponer a esta Asamblea la aprobación de los estados financieros adjuntos.



C.P.C. JOAQUÍN GÓMEZ ALVAREZ  
Comisario

**TITULO DE ACCIONES SERIE B**

<p>TITULO No. 1</p> <p>Ampara: 192,080,000 acciones Clase I, Serie B de la 1 a la 192,080,000</p> <p><b>GRUPO AEROPORTUARIO DEL CENTRO NORTE, S.A.B. DE C.V.</b></p> <p>Domicilio: Ciudad de México, Distrito Federal. Duración: Indefinida</p> <p>El presente título definitivo se expide para su depósito en la S.D. Indeval, S.A. de C.V., Institución para el Depósito de Valores, en términos del artículo 282 de la Ley del Mercado de Valores. Ampara 192,080,000 acciones ordinarias, sin expresión de valor nominal; liberadas, clase I Serie B, emitidas por Grupo Aerportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. Las acciones que ampara este título corresponden a la emisión de 2006 y forman parte de un total de 400,000,000 acciones íntegramente suscritas y pagadas, y en circulación.</p> <p>La Sociedad fue constituida mediante escritura pública número 44,355 del 28 de mayo de 1998, otorgada ante la fe del Licenciado Emiliano Zubiría Maqueo, notario público número 25 del Distrito Federal, cuyo primer testimonio quedó inscrito en el Registro Público de Comercio del Distrito Federal en el Folio Mercantil número 238749, el 25 de junio de 1998.</p> <p>Los estatutos sociales de la Sociedad han sido reformados por resolución de las Asambleas Generales Extraordinarias de accionistas celebradas el 14 de diciembre de 1998, 31 de agosto de 1999, 5 de junio de 2000, el 21 de diciembre de 2005, el 28 de agosto y el 2 de octubre de 2006 en México, Distrito Federal.</p> <p>La Sociedad es de nacionalidad mexicana. Cualquier extranjero que, al momento de la constitución o subsecuentemente, adquiera un interés o participación en la Sociedad, se considerará por ese sólo hecho como mexicano respecto de las acciones o derechos que adquiera de la Sociedad; los bienes, derechos, concesiones, participaciones o intereses de que la Sociedad sea titular; y de los derechos y obligaciones que deriven de los contratos en que la Sociedad sea parte, y se entenderá, por lo tanto, que conviene en no invocar la protección de su Gobierno, bajo la pena, en caso contrario, de perder los derechos o bienes que hubiese adquirido en favor de la Nación mexicana.</p> <p>México, Distrito Federal, a 21 de noviembre de 2006.</p> <p> Consejero</p>	<p>GRUPO AEROPORTUARIO DEL CENTRO NORTE, S.A.B. DE C.V. Cupón No. 1 Título No. 1 Ampara 192,080,000 acciones Clase I, Serie "B"</p>	<p>GRUPO AEROPORTUARIO DEL CENTRO NORTE, S.A.B. DE C.V. Cupón No. 6 Título No. 1 Ampara 192,080,000 acciones Clase I, Serie "B"</p>	<p>GRUPO AEROPORTUARIO DEL CENTRO NORTE, S.A.B. DE C.V. Cupón No. 7 Título No. 1 Ampara 192,080,000 acciones Clase I, Serie "B"</p>	<p>GRUPO AEROPORTUARIO DEL CENTRO NORTE, S.A.B. DE C.V. Cupón No. 8 Título No. 1 Ampara 192,080,000 acciones Clase I, Serie "B"</p>	<p>GRUPO AEROPORTUARIO DEL CENTRO NORTE, S.A.B. DE C.V. Cupón No. 9 Título No. 1 Ampara 192,080,000 acciones Clase I, Serie "B"</p>	<p>GRUPO AEROPORTUARIO DEL CENTRO NORTE, S.A.B. DE C.V. Cupón No. 10 Título No. 1 Ampara 192,080,000 acciones Clase I, Serie "B"</p>	<p>GRUPO AEROPORTUARIO DEL CENTRO NORTE, S.A.B. DE C.V. Cupón No. 5 Título No. 1 Ampara 192,080,000 acciones Clase I, Serie "B"</p>
---	---	---	---	---	---	--	---



(Esta página se dejó intencionalmente en blanco)