

**US\$2,000,000,000**

**Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México**

**Notas Garantizadas Preferentes por US\$1,000,000,000 al 4.250% con vencimiento en 2026**

**Notas Garantizadas Preferentes por US\$1,000,000,000 al 5.500% con vencimiento en 2046**

Estamos ofreciendo notas garantizadas preferentes por un monto de principal total de US\$1,000,000,000 al 4.250% con vencimiento en 2026 (las "Notas 2026") y por un monto de principal total de US\$1,000,000,000 al 5.500% con vencimiento en 2046 (las "Notas 2046" y, conjuntamente con las Notas 2026, las "Notas"). Las Notas están siendo emitidas por el fideicomiso irrevocable de administración y pago creado de conformidad con el Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago Número 80460 (el "Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México") actuando a través de Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria, no en su capacidad individual, sino únicamente como fiduciario. El Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México es un fideicomiso de objeto especial creado de conformidad con las leyes de México con el único fin de financiar el precio de compra de la adquisición de los derechos de cobro de los cargos de pasajeros del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México (el "Aeropuerto Existente") y, a partir del inicio de sus operaciones comerciales, el nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, que se ubicará en Texcoco, Estado de México (el "Nuevo Aeropuerto") y, conjuntamente con el Aeropuerto Existente, los "Aeropuertos"; los recursos derivados de la venta de dichos derechos de cobro serán usados para fundear parcialmente el diseño, la construcción y el desarrollo del Nuevo Aeropuerto. Los intereses en las Notas 2026 se devengarán a una tasa del 4.250% anual y los intereses en las Notas 2046 se devengarán a una tasa del 5.500% anual. Nosotros pagaremos los intereses en las Notas en semestres vencidos el 30 de abril y el 31 de octubre de cada año, comenzado el 30 de abril de 2017. Las Notas 2026 vencerán el 31 de octubre de 2026, y las Notas 2046 vencerán el 31 de octubre de 2046, a menos que sean amortizadas anticipadamente. Las Notas serán nuestras obligaciones preferentes garantizadas y clasificarán igual en derecho de pago con todas nuestras otras obligaciones preferentes garantizadas existentes y futuras (sujeto a ciertas obligaciones fiscales con preferencia por ley). Las Notas serán nominativas en denominaciones de US\$200,000 y múltiplos de US\$1,000 en exceso de dicha cifra.

Es nuestra elección amortizar o no las Notas, total o parcialmente, en cualquier momento y de tiempo en tiempo, antes de la fecha que sea tres meses, con respecto a las Notas 2026, y seis meses, con respecto a las Notas 2046, antes de la fecha de vencimiento de las Notas 2026 y las Notas 2046, respectivamente, a un precio de amortización igual a lo que resulte mayor entre el 100% del monto de principal insoluto de las Notas a ser amortizadas y un precio de amortización con base en una prima de compensación "make-whole", más en cada caso los intereses devengados y no pagados a la fecha de amortización. También es nuestra elección amortizar o no las Notas, total o parcialmente, en cualquier momento y de tiempo en tiempo, iniciando en la fecha que sea tres meses, con respecto a las Notas 2026, y seis meses, con respecto a las Notas 2046, antes de la fecha de vencimiento de las Notas 2026 y las Notas 2046, respectivamente, a un precio de amortización igual al 100% del monto de principal insoluto de las Notas a ser amortizadas, más los intereses devengados y no pagados a la fecha de amortización. A partir de que se actualicen ciertos eventos contemplados en la ley fiscal mexicana, podemos amortizar las Notas totalmente, pero no en forma parcial, al 100% de su monto principal, más los intereses devengados y no pagados a la fecha de la amortización. Consulte "Descripción de las Notas—Amortización Opcional".

Las Notas estarán, y todas nuestras deudas pendientes (aproximadamente Ps.18,468.9 millones (US\$1.0 mil millones) al 30 de junio de 2016) están, garantizadas por un derecho de garantía en primer lugar y grado sobre: (i) el derecho a cobrar cargos de pasajeros por el uso del Aeropuerto Existente y, a partir del inicio de sus operaciones comerciales, del Nuevo Aeropuerto, (ii) todas las indemnizaciones de seguro pagaderas con respecto a la interrupción parcial o total de la operación de los Aeropuertos, (iii) toda indemnización en relación con ciertos eventos de expropiación que afectan a cualquiera de los Aeropuertos, (iv) todos los recursos de las fianzas que pagan las aerolíneas que operan de tiempo en tiempo en cualquiera de los Aeropuertos en relación con el cobro que hacen de los cargos de pasajeros, (v) todos los montos depositados en cuentas mantenidas por el Fideicomiso de Garantía (según se define en este prospecto), y (vi) todos los demás bienes de cualquier tipo y naturaleza que de tiempo en tiempo sean aportados al Fideicomiso de Garantía para el beneficio de nuestros acreedores garantizados (conjuntamente, el "Colateral"). Las Notas no son obligaciones de, ni están garantizadas por, el gobierno mexicano. La garantía sobre el Colateral y los derechos de los tenedores de nuestra deuda estarán sujetos a las disposiciones del Convenio entre Acreedores (según se define en este prospecto), estarán fechados en la fecha de cierre de esta oferta.

Antes de esta oferta, no ha existido un mercado para las Notas. Tenemos la intención de solicitar que las Notas sean listadas y cotizadas en la Lista Oficial de Singapore Exchange Securities Trading Limited ("SGX-ST"). La SGX-ST no asume ninguna responsabilidad por la exactitud de cualquiera de las declaraciones hechas u opiniones expresadas o informes contenidos en este prospecto de colocación. La aprobación en principio de, y la admisión de las Notas a la Lista Oficial de, la SGX-ST y la cotización de las Notas en la SGX-ST no deben tomarse como una indicación de los méritos de la oferta, el Emisor, los Desarrolladores, a sus respectivas subsidiarias (en su caso), sus respectivas sociedades asociadas (en su caso), sus respectivas coinversiones (en su caso) o las Notas. Las Notas estarán en denominaciones de US\$200,000 cada una o múltiplos enteros de US\$1,000. Las Notas serán operadas en la SGX-ST en un tamaño de lote mínimo de US\$200,000 mientras que cualquiera de las Notas esté listada en la SGX-ST y las reglas de la SGX-ST así lo exijan.

**La inversión en las Notas implica riesgos significativos. Consulte "Factores de Riesgo" en la página 27 para un análisis de información que usted debe considerar antes de invertir en las Notas.**

**Precio de Oferta de las Notas 2026: 99.009% más intereses devengados, en su caso, desde el 29 de septiembre de 2016.**

**Precio de Oferta de las Notas 2046: 98.631% más intereses devengados, en su caso, desde el 29 de septiembre de 2016.**

**LAS NOTAS NO HAN SIDO Y NO SERÁN REGISTRADAS EN EL REGISTRO NACIONAL DE VALORES ("RNV") QUE MANTIENE LA COMISIÓN NACIONAL BANCARIA Y DE VALORES ("CNBV"), Y, POR LO TANTO, NO PUEDEN SER OFRECIDAS O VENDIDAS PÚBLICAMENTE EN MÉXICO. LAS NOTAS NO PUEDEN SER OFRECIDAS Y VENDIDAS EN MÉXICO DE CONFORMIDAD CON LAS EXENCIONES DE LA LEY DEL MERCADO DE VALORES. NOTIFICAREMOS A LA CNBV LOS TÉRMINOS Y CONDICIONES DE ESTA OFERTA DE LAS NOTAS FUERA DE MÉXICO. DICHA NOTIFICACIÓN SERÁ PRESENTADA A LA CNBV PARA CUMPLIR CON LA LEY DEL MERCADO DE VALORES DE MÉXICO Y ÚNICAMENTE CON FINES ESTADÍSTICOS E INFORMATIVOS, LA ENTREGA A, Y LA RECEPCIÓN POR PARTE DE, LA CNBV DE DICHA NOTIFICACIÓN NO CONSTITUYE NI IMPLICA UNA CERTIFICACIÓN DE LA CALIDAD DE LA INVERSIÓN DE LAS NOTAS, DE NUESTRA SOLVENCIA, LIQUIDEZ O CALIDAD CREDITICIA O LA EXACTITUD O INTEGRIDAD DE LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN ESTE PROSPECTO. ESTE PROSPECTO ES ÚNICAMENTE NUESTRA RESPONSABILIDAD Y NO HA SIDO REVISADO NI AUTORIZADO POR LA CNBV. LA ADQUISICIÓN DE LOS PAGARÉS POR UN INVERSIONISTA QUE SEA RESIDENTE DE MÉXICO SE HARÁ BAJO LA RESPONSABILIDAD DE DICHO INVERSIONISTA.**

Las Notas no han sido, y no serán, registradas de conformidad con la Ley de Valores de 1933 de Estados Unidos, con sus reformas, (la "Ley de Valores"), las leyes estatales en materia de valores, o las leyes de valores de cualquier otra jurisdicción y no pueden ser ofrecidas o vendidas en Estados Unidos o a personas de Estados Unidos (según se define en el Reglamento S de conformidad con la Ley de Valores ("Reglamento S")), excepto por operaciones exentas de, o no sujetas a, los requerimientos de registro de la Ley de Valores. En consecuencia, las Notas están siendo ofrecidas y vendidas en Estados Unidos únicamente a compradores institucionales calificados conforme a la Regla 144A de la Ley de Valores ("Regla 144A") y a personas que no sean personas de Estados Unidos conforme al Reglamento S. Los posibles compradores que sean compradores institucionales calificados quedan notificados que el vendedor de las Notas se puede basar en la excepción de las disposiciones de la Sección 5 de la Ley de Valores previstas por la Regla 144A. Para una descripción de los destinatarios elegibles y de ciertas restricciones en la transmisión de las Notas, consulte "Restricciones de Transmisión".

Esperamos que la entrega de las Notas se realice en forma de anotaciones en cuenta únicamente a través de The Depository Trust Company ("DTC") para las cuentas de sus participantes directos e indirectos, incluyendo Euroclear Bank S.A./N.V., como operador del Sistema Euroclear ("Euroclear") y Clearstream Banking, *société anonyme*, Luxemburgo ("Clearstream"), el o aproximadamente el 29 de septiembre de 2016.

*Coordinadores Globales y Administradores  
Conjuntos*

**HSBC**

*Administradores Conjuntos*

**J.P. Morgan**

**Citigroup**

**BBVA**

*Coadministradores*

**Santander**

**Credit Agricole Securities**

**Inbursa**

**MUFG**

**Scotiabank**

La fecha de este prospecto 22 de septiembre de 2016.



## ÍNDICE

	<b><u>Página</u></b>
aviso a INVERSIONISTAS.....	ii
NOTIFICACIONES PROCESALES Y EXIGIBILIDAD DE RESPONSABILIDADES CIVILES.....	v
información DISPONIBLE.....	vi
GLOSARIO DE TÉRMINOS y definiciones.....	vii
DECLARACIONES CAUTELARES EN RELACIÓN CON DECLARACIONES EN TIEMPO FUTURO.....	xi
PRESENTACIÓN DE INFORMACIÓN FINANCIERA Y OTRA INFORMACIÓN.....	xiii
RESUMEN.....	1
LA OFERTA.....	17
RESUMEN DE INFORMACIÓN FINANCIERA HISTÓRICA Y OPERATIVA.....	22
Factores de Riesgo.....	28
DESTINO DE LOS FONDOS.....	48
TIPOS DE CAMBIO.....	49
CAPITALIZACIÓN.....	50
INFORMACIÓN FINANCIERA HISTÓRICA Y OPERATIVA SELECCIONADA.....	51
COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LA CONDICIÓN FINANCIERA Y LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN.....	56
CARGOS DE PASAJEROS Y PROCESO DE COBRANZA DE CARGOS DE PASAJEROS.....	64
MÉXICO Y LA INDUSTRIA AERONÁUTICA.....	85
EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO.....	90
EL NUEVO AEROPUERTO.....	107
Estructura de Financiamiento y Garantía.....	116
DESCRIPCIÓN DE LAS NOTAS.....	131
ASIENTOS, ENTREGA Y FORMA.....	178
CONSIDERACIONES FISCALES.....	182
ERISA Y OTRAS CONSIDERACIONES.....	186
PLAN DE DISTRIBUCIÓN.....	187
Restricciones de Transmisión.....	195
CONSULTOR INDEPENDIENTE DE TRÁFICO DE PASAJEROS.....	200
LISTADO E INFORMACIÓN GENERAL.....	201
ÍNDICE DE estados financieros.....	1
ANEXO A.....	1

Todas las referencias a “nosotros”, “nuestro”, el “Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México” o el “Emisor” en este prospecto son al Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México actuando a través de Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria, no en su capacidad individual, sino únicamente como fiduciario. Todas las referencias a “México” en este prospecto son a los Estados Unidos Mexicanos. Todas las referencias a “Estados Unidos” o “EE.UU.” en este prospecto son a los Estados Unidos de América.

**Usted debe confiar únicamente en la información contenida en este prospecto. Nosotros no hemos, y los compradores iniciales no han, autorizado a nadie a ofrecerle información diferente o adicional a la contenida en este prospecto, y nosotros no asumimos y los compradores iniciales no asumen responsabilidad alguna por cualquier otra información que otros pueden darle. Si alguien le ofrece información adicional o diferente, usted no deberá confiar en ella. Usted debe asumir que la información contenida en este prospecto es precisa únicamente a la fecha indicada en la portada de este prospecto, independientemente de la hora de entrega de este prospecto o cualquier venta de las Notas. Nuestra condición financiera y flujos de efectivo pueden cambiar después de la fecha indicada en la portada de este prospecto. Este prospecto únicamente se debe utilizar donde es legal ofrecer o vender las Notas. Nosotros no hacemos y los compradores iniciales no hacen ninguna oferta de venta de las Notas ni solicitamos ni solicitan ofertas para comprar las Notas en cualquier jurisdicción donde no se permita dicha oferta o venta.**

## AVISO A INVERSIONISTAS

Este prospecto de colocación es altamente confidencial y ha sido preparado por nosotros exclusivamente para su uso en relación con la oferta propuesta de las Notas descritas en este prospecto. Este prospecto de colocación es personal para cada destinatario de la oferta y no constituye una oferta para otras personas o para el público en general, de suscribir o adquirir las Notas. La distribución de este prospecto de colocación a cualquier persona que no sea el destinatario y aquellas personas, en su caso, retenidas para informar al destinatario con respecto a la misma no está autorizada, y está prohibida la divulgación de su contenido sin nuestro consentimiento previo y por escrito. Cada destinatario, al aceptar la entrega de este prospecto de colocación, está de acuerdo con lo anterior y se compromete a no hacer copias de este prospecto de colocación.

Nosotros no estamos y los compradores iniciales no están haciendo una oferta para vender las Notas ni solicitamos o solicitan ofertas para comprar las Notas en cualquier jurisdicción, excepto cuando se autorice tal oferta o venta. Usted debe cumplir con todas las leyes y reglamentos aplicables vigentes en su jurisdicción y debe obtener el consentimiento, la aprobación o el permiso necesario para la compra, oferta o venta de las Notas en términos de las leyes y los reglamentos vigentes en la jurisdicción a la que usted esté sujeto o en la que usted realice dicha compra, oferta o venta, y ni nosotros ni los compradores iniciales tendremos responsabilidad alguna al respecto.

Nos basamos en una exención de registro en términos de la Ley de Valores para una oferta y venta de valores que no implican una oferta pública en los Estados Unidos. Hemos presentado este prospecto de colocación únicamente a un número limitado de compradores institucionales calificados en los Estados Unidos y a determinados inversionistas fuera de Estados Unidos y México para que puedan considerar una compra de las Notas. Este prospecto de colocación únicamente podrá utilizarse para los fines para los que ha sido preparado. Al aceptar la entrega de este prospecto de colocación, usted reconoce que el uso de la información contenida en este prospecto para cualquier propósito distinto al de considerar una compra de las Notas está estrictamente prohibido. Estos compromisos y prohibiciones son para nuestro beneficio, y tenemos la facultad de exigirlos. Las leyes federales de valores de Estados Unidos restringen la operación con nuestros valores, mientras que se esté en posesión de información significativa no pública con respecto a nosotros. Al aceptar la entrega de este prospecto de colocación y por la compra de las Notas, se considerará que usted ha hecho ciertos reconocimientos, declaraciones y acuerdos que se establecen en “Restricciones de Transmisión” en este prospecto de colocación. Las Notas están sujetas a restricciones de transmisión y a la reventa y no pueden ser transmitidos o revendidos a excepción de lo establecido en la Ley de Valores y las leyes estatales de valores de Estados Unidos de conformidad con su registro o exención. Como un posible comprador de las Notas, usted debe ser consciente de que es posible que tenga que asumir los riesgos financieros de esta inversión por un período indefinido de tiempo.

Este prospecto de colocación se basa en la información proporcionada por nosotros y otras fuentes que consideramos fiables. Nosotros y los compradores iniciales no podemos asegurar que la información que hemos obtenido de otras fuentes es precisa o completa. Este prospecto de colocación resume ciertos documentos y otra información y le referimos a ellos para una comprensión más completa de lo analizado en este prospecto de colocación.

Nosotros no estamos y los compradores iniciales no están haciendo declaración alguna frente a cualquier comprador con respecto a la legalidad de una inversión en las Notas por dicho comprador conforme a leyes o los reglamentos en materia de inversión o similares. Cada uno de los inversionistas potenciales debe consultar con sus propios asesores, según sea necesario, para tomar su decisión de inversión y para determinar si está legalmente permitido el comprar las Notas conforme a leyes o los reglamentos aplicables en materia de inversión o similares. No deberá considerar la información en este prospecto de colocación como una asesoría legal, financiera, comercial o fiscal. Usted debe consultar con sus propios abogados, contadores, asesores de negocios y asesores fiscales en materia legal, de contabilidad, negocios y fiscal en relación con cualquier inversión en las Notas.

Nos reservamos el derecho de retirar esta oferta de Notas en cualquier momento y nosotros nos reservamos y los compradores iniciales se reservan el derecho de rechazar cualquier compromiso de suscribir las Notas en su totalidad o en parte, y de asignar a cualquier posible inversionista menos de la cantidad total de Notas buscadas por tal inversionista.

Los compradores iniciales no hacen declaración o garantía alguna, ni expresa o implícita, en cuanto a la exactitud o integridad de la información contenida en este prospecto de colocación. Nada de lo contenido en este prospecto de colocación es, o debe ser considerado como una promesa o declaración por los compradores iniciales con respecto al pasado o al futuro.

**Ni la Comisión de Valores e Intercambio de Estados Unidos (“SEC”), ni la CNBV ni cualquier comisión de valores estatal o extranjera o cualquier otra autoridad regulatoria han aprobado o desaprobado la oferta de las Notas. Ninguna de las autoridades anteriores ha refrendado o respaldado los beneficios de esta oferta o la exactitud, adecuación o integridad de este prospecto de colocación. Cualquier declaración en contrario es un delito.**

---

### **Aviso a los Futuros Inversionistas en el Espacio Económico Europeo**

Para cualquier Estado Miembro del Espacio Económico Europeo en el que se haya implementado la Directiva de Prospectos (cada uno, un “Estado Miembro del EEE”), esta comunicación esta dirigida únicamente a inversionistas calificados en dicho Estado Miembro conforme al significado de la Directiva de Prospectos. Este prospecto de colocación ha sido preparado sobre la base de que cualquier oferta de Notas en cualquier Estado Miembro del EEE se hará de conformidad con una exención conforme a la Directiva de Prospectos de la obligación de publicar un prospecto de oferta de Notas. En consecuencia, cualquier persona que realice o pretenda realizar dentro del Espacio Económico Europeo cualquier oferta de Notas que sean objeto de la oferta contemplada en el presente prospecto de colocación únicamente podrá hacerlo en circunstancias en las que no surge ninguna obligación para nosotros o de cualquiera de los compradores iniciales de publicar un prospecto de conformidad con el artículo 3 de la Directiva de Prospectos en relación con dicha oferta. Ni nosotros ni los compradores iniciales hemos autorizado ni autorizamos la realización de ofertas (distintas de las ofertas públicas permitidas) de Notas en circunstancias en las que surja una obligación para nosotros o para los compradores iniciales de publicar un prospecto de dicha oferta.

Cada persona en un Estado Miembro del EEE que recibe una comunicación en relación con, o que adquiere Notas conforme a, la oferta contemplada en el presente prospecto de colocación, se considerará que ha declarado, garantizado y acordado a y con cada comprador inicial y nosotros que:

(a) se trata de un inversionista calificado conforme a su significado en la ley en ese Estado Miembro del EEE implementando al artículo 2(1)(e) de la Directiva de Prospectos; y

(b) en el caso de las Notas adquiridas por dicha persona como intermediario financiero, según dicho término se utiliza en el artículo 3(2) de la Directiva de Prospectos, (1) las Notas adquiridas por ella en la oferta no han sido adquiridas en nombre de, ni han sido adquiridas con vistas a su oferta o reventa a, las personas en un Estado Miembro del EEE salvo por inversionistas calificados, tal como se define dicho término en la Directiva de Prospectos, o en circunstancias en las que el consentimiento previo de los compradores iniciales ha sido otorgado para la oferta o reventa; o (2) cuando las Notas han sido adquiridas por ella en nombre de personas en cualquier Estado Miembro del EEE salvo por inversionistas calificados, la oferta de aquellas Notas no es tratada conforme a la Directiva de Prospectos como si se hiciera a dichas personas.

Para efectos de esta disposición, la expresión “Directiva de Prospectos” significa la Directiva 2003/71/CE (y sus modificaciones, incluyendo la Directiva de Modificación 2010 PD, en la medida implementada en el Estado Miembro del EEE), e incluye cualquier medida correspondiente en el Estado Miembro del EEE y la expresión “la Directiva de Modificación 2010 PD” se refiere a la Directiva 2010/73/UE.

### **Avisos a Posibles Inversionistas en el Reino Unido**

Este prospecto de colocación se distribuye únicamente en el Reino Unido a, y únicamente está dirigido a, (a) profesionales de inversión comprendidos dentro del artículo 14(5) de la Ley de Servicios y Mercados Financieros de 2000 (Promoción de Esquemas de Inversión Colectiva), Orden 2001, en su versión modificada (la “Orden de Promoción CIS”) y el artículo 19(5) de la Ley de Servicios y Mercados Financieros de 2000 (Promoción Financiera)

Orden 2005, en su versión modificada (la “Orden General de Promoción”), y (b) empresas de alto valor neto y otras personas comprendidas tanto en el artículo 22(2)(a) a (d) de la Orden de Promoción CIS y el artículo 49(2)(a) a (d) de la Orden General de Promoción.

Para obtener información adicional para inversionistas en ciertos países, consulte “Plan de Distribución” y “Restricciones de Transmisión”.

## **NOTIFICACIONES PROCESALES Y EXIGIBILIDAD DE RESPONSABILIDADES CIVILES**

Somos un fideicomiso irrevocable de administración y pago creado y existente de conformidad con las leyes de México y sustancialmente todos nuestros activos fiduciarios se encuentran, y todos nuestros flujos de efectivo derivan de fuentes, fuera de Estados Unidos. Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria, nuestro fiduciario, es un banco de desarrollo constituido de conformidad con las leyes de México. Como resultado, puede ser difícil para los tenedores de Notas efectuar notificaciones procesales en Estados Unidos a nosotros o el hacer cumplir tanto en Estados Unidos como fuera de Estados Unidos las sentencias de Estados Unidos emitidas contra nosotros en tribunales de Estados Unidos en cualquier acción, incluyendo acciones predicadas en las disposiciones de responsabilidad civil de las leyes federales de valores de Estados Unidos. Existe duda en cuanto a la aplicabilidad, en acciones originales en tribunales mexicanos o en acciones para la ejecución de sentencias obtenidas en tribunales de jurisdicciones fuera de México, de responsabilidades predicadas, en su totalidad o en parte, en las disposiciones de responsabilidad civil de las leyes federales de valores de Estados Unidos. No existe un tratado entre Estados Unidos y México para la aplicación de las sentencias emitidas en el otro país. En el pasado, los tribunales mexicanos han hecho cumplir las sentencias dictadas en Estados Unidos en virtud de los principios legales de reciprocidad y cortesía, que consisten en la revisión en México de las sentencias de Estados Unidos con el fin de determinar, entre otras cosas, el cumplimiento de ciertos principios básicos de México de debido proceso y la no violación de la ley mexicana o el orden público, sin revisar el fondo del caso.

En relación con la emisión de las Notas, hemos designado a CT Corporation System como nuestro agente autorizado al cual se pueden entregar las notificaciones en relación con cualquier acción iniciada en un tribunal federal o estatal de Estados Unidos que tenga jurisdicción sobre la materia en el Distrito de Manhattan, en Nueva York, derivado de o con base en el convenio de emisión que rige las Notas (los “Convenios de Emisión”).

## INFORMACIÓN DISPONIBLE

No estamos sujetos a las obligaciones de información impuestas por la Ley de Intercambio de Valores de EE.UU. de 1934, en su versión modificada (la “Ley de Intercambio”). Para permitir el cumplimiento de la Regla 144A de la Ley de Valores en relación con las reventas de Notas, estaremos obligados por los convenios de emisión, a petición de un tenedor de Notas, en tanto las Notas estén vigentes y sean “valores restringidos” conforme a su significado de la Regla 144(a)(3) de la Ley de Valores, a entregar al tenedor o beneficiario de tales valores restringidos y a cualquier posible comprador de dichos valores restringidos designados por dicho tenedor o beneficiario la información que deba ser entregada de conformidad con la Regla 144A(d)(4) de conformidad con la Ley de Valores, a menos que cumplamos ya sea con las obligaciones de información de la Regla 12g3-2(b) de conformidad con la Ley de Intercambio o proporcionar información a la SEC de conformidad con la Sección 13 o 15(d) de la Ley de Intercambio. Dicha solicitud podrá realizarse a nosotros por escrito a nuestras oficinas principales ubicadas en Insurgentes Sur 1971, Torre IV, Piso 6, Col. Guadalupe Inn, C.P. 01020, Ciudad de México, México a la atención de Karina Hernández Ángeles.

Los Convenios de Emisión requieren además el entregar al fiduciario del Convenio de Emisión (el “Fiduciario de Emisión”) todos los avisos de las asambleas de los tenedores de las Notas y otros informes y comunicaciones que por lo general están a disposición de los tenedores de las Notas. A nuestra petición, se le solicitará al Fiduciario de Emisión en términos de los Convenios de Emisión dar estos avisos, informes y comunicaciones que reciba de nosotros a todos los tenedores de registro de las Notas inmediatamente a partir de su recepción. Consulte la sección “Descripción de las Notas”.

Pondremos a disposición de los tenedores de las Notas, en la oficina fiduciaria del Fiduciario de Emisión, sin costo alguno, copias de los Convenios de Emisión, así como de este prospecto de colocación, incluyendo una revisión de nuestras operaciones, y las copias en inglés de nuestros estados financieros anuales auditados y nuestros estados financieros trimestrales.

Los Desarrolladores han preparado el Marco de Referencia Bono Verde del NAICM disponible en: [www.aeropuerto.gob.mx/costo-financiamiento/bono-verde.pdf](http://www.aeropuerto.gob.mx/costo-financiamiento/bono-verde.pdf). Este Marco de Referencia Bono Verde del NAICM describe la manera en que vamos a financiar proyectos que benefician al ambiente en línea con los Principios de Bono Verde, 2016. La información contenida en este sitio web no se incorpora por referencia en, y no se considerará parte de, este prospecto de colocación.

La SGX-ST no asume responsabilidad por la exactitud de cualquiera de las declaraciones hechas u opiniones expresadas o informes contenidos en este prospecto de colocación. La aprobación en principio de, y la admisión de las Notas a la Lista Oficial de, la SGX-ST y la cotización de las Notas en la SGX-ST no deben tomarse como una indicación de los beneficios de la oferta, el Emisor, los Desarrolladores, a sus respectivas subsidiarias (en su caso), sus respectivas sociedades asociadas (en su caso), sus respectivas coinversiones (en su caso) o las Notas. Estaremos obligados a cumplir con todos los compromisos asumidos por nosotros de tiempo en tiempo frente a la SGX-ST en relación con las Notas, y a proporcionar toda la información que las reglas de la SGX-ST pueden requerir en relación con el listado de las Notas.



## GLOSARIO DE TÉRMINOS Y DEFINICIONES

Para efectos de este prospecto de colocación, salvo cuando se indique o el contexto requiera lo contrario, las referencias a:

“Contratos de Comisión Mercantil” son al Contrato de Comisión Mercantil del Aeropuerto Existente y el Convenio de Comisión del Nuevo Aeropuerto.

“Aeropuertos” son al Aeropuerto Existente y al Nuevo Aeropuerto.

“ASA” son a Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

“Convenios de Cesión de Derechos” son a los convenios de cesión modificados y reexpresados, fechados el 7 de octubre de 2015, celebrados por y entre los Desarrolladores y el Emisor, de conformidad con los que cada Desarrollador cedió al Emisor todos sus derechos, título e intereses en y a todos los montos vencidos o por vencer con respecto a los cargos de pasajeros cobrados y a ser cobrados por aerolíneas que operan en el Aeropuerto Existente y el Nuevo Aeropuerto, respectivamente, entre otros activos y derechos.

“ATM” son a movimientos de tráfico aéreo, que son todas las llegadas y salidas desde y a un aeropuerto.

“TCAC” son a la tasa de crecimiento anual compuesto.

“Colateral” son a (i) el derecho a cobrar cargos de pasajeros por el uso del Aeropuerto Existente y, a partir del inicio de sus operaciones comerciales, del Nuevo Aeropuerto, (ii) todas las indemnizaciones de seguro pagaderas con respecto a la interrupción parcial o total de la operación de los Aeropuertos, (iii) toda indemnización en relación con ciertos eventos de expropiación que afectan a cualquiera de los Aeropuertos, (iv) el producto de las fianzas pagaderas por las aerolíneas en relación con el cobro de cargos de pasajeros en cualquiera de los Aeropuertos, (v) todos los montos depositados en cuentas mantenidas por el Fideicomiso de Garantía, y (vi) todos los demás bienes de cualquier tipo y naturaleza que de tiempo en tiempo sean aportados al Fideicomiso de Garantía para el beneficio de nuestros acreedores garantizados.

“Concesiones” son a la Concesión del Aeropuerto Existente y la Concesión del Nuevo Aeropuerto.

“Contrato de Crédito” son al Contrato de Crédito Modificado y Reexpresado, fechado el 7 de octubre de 2015, celebrado por el Emisor, como acreditado, los bancos, instituciones financieras y otros acreditantes institucionales que sean parte del mismo, como acreditantes iniciales, HSBC Bank USA, National Association, como agente administrativo, Citibank, N.A., como agente de garantías extranjero y titular de cuenta (el “Agente de Garantías Extranjero”), Banco Nacional de México, S.A., Integrante del Grupo Financiero Banamex, División Fiduciaria, como agente de garantías nacional (el “Agente de Garantías Nacional” y, conjuntamente con el Agente de Garantías Extranjero, los “Agentes de Garantía”), y el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía, según sea modificado a la fecha de este prospecto de colocación.

“Servicio de la Deuda” son al monto igual a la suma de todos los pagos debidos durante un período determinado en relación con los Documentos de Financiamiento, ya sea de principal, intereses o comisiones, neto de los pagos recibidos por nosotros conforme a contratos swap vigentes durante dicho período.

“Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda” son a la razón de Cargos de Pasajeros Netos durante un periodo determinado al Servicio de la Deuda por pagar para dicho período (incluyendo, sin duplicación, la retención fiscal por pagar en relación con dicho Servicio de la Deuda).

“Tarifa Nacional” son a la tarifa que pagan los pasajeros que embarquen en un vuelo comercial de pasajeros regular o vuelo de pasajeros fletado, en cada caso, procedente de cualquier Aeropuerto a un destino dentro de México, tal como fue aprobado por la autoridad gubernamental competente.

“pasajeros exentos” son a: (i) los miembros de la tripulación que trabajan en los vuelos, (ii) los niños menores de dos años de edad, (iii) los diplomáticos extranjeros de países con excepciones recíprocas de carga de pasajeros, (iv) y pasajeros en tránsito a vuelos de conexión; a menos que la SCT o cualquier otra autoridad competente mexicana elimine la exención del pago de tarifas a pasajeros con respecto a cualquiera de esas categorías de pasajeros.

“Aeropuerto Existente” son al Aeropuerto Internacional Benito Juárez ubicado en la Ciudad de México.

“Contrato de Comisión Mercantil del Aeropuerto Existente” son al contrato de comisión mercantil celebrado por y entre el Desarrollador Existente y el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía en relación con la cobranza de las tarifas de pasajeros que operan en el Aeropuerto Existente.

“Concesión del Aeropuerto Existente” son a la concesión que le permita al Desarrollador existente operar, administrar y explotar el Aeropuerto Existente.

“Desarrollador Existente” son a Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., el concesionario de conformidad con la Concesión del Aeropuerto Existente.

“Documento de Financiamiento” son a cada contrato, convenio, acta de emisión, nota, instrumento o documento que acredite o garantice cualquier deuda incurrida por el Emisor o que garantice obligaciones bajo contratos *swap* celebrados con respecto a dicha deuda, incluyendo el Contrato de Crédito y cualquier colateral u otros documentos accesorios relacionados, y los Convenios de Emisión.

“PIB” son al producto interno bruto.

“IATA” son a la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (*International Air Transport Association*), la asociación global para la industria aérea.

“Consultor de Tráfico Independiente” son a ARUP Group Limited.

“Reporte de Tráfico Independiente” son al reporte de tráfico independiente preparado por el Consultor de Tráfico Independiente que se incluye como Anexo A de este prospecto de colocación.

“Tarifa Internacional” son a la tarifa que pagan los pasajeros que abordan un vuelo comercial de pasajeros regular o vuelo de pasajeros fletado, en cada caso, que se origine en cualquier Aeropuerto a un destino fuera de México, según sea aprobada por la autoridad gubernamental competente.

“Calificación de Grado de Inversión” son a una calificación igual a o mayor que BBB- (o su equivalente) por Fitch Ratings, Baa3 (o su equivalente) por Moody’s Investors Service, Inc. y BBB- (o su equivalente) por Standard & Poor’s Ratings Services.

“Cargos de Pasajeros Netos” son al monto de cargos de pasajeros, intereses y otros ingresos depositado en, o acreditado directamente a, sin duplicación, las cuentas de ingresos en el Fideicomiso de Garantía durante cualquier período de determinación, *menos* el impuesto al valor agregado debido y pagadero con respecto a tales montos y todos honorarios, incluyendo honorarios de cobranza, que se acuerden con ciertas aerolíneas que operan en el Aeropuerto Existente, costos y gastos devengados directamente en relación con nuestro cumplimiento de nuestras obligaciones en virtud del Contratos del Proyecto y los Documentos de Financiamiento pagaderos durante dicho período (a excepción de las cantidades pagaderas en concepto de principal e intereses conforme a cualquier Documento de Financiamiento).

“Nuevo Aeropuerto” son al nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México ubicado en los municipios de Atenco, Ecatepec de Morelos y Texcoco en el Estado de México.

“Contrato de Comisión Mercantil del Nuevo Aeropuerto” son al contrato de comisión mercantil que será celebrado por y entre el Nuevo Desarrollador y el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía en relación con la cobranza de cargos de pasajeros de aerolíneas que operan en el Nuevo Aeropuerto.

“Concesión del Nuevo Aeropuerto” son a la concesión que da derecho al Nuevo Desarrollador a construir, desarrollar, operar, administrar y operar el Nuevo Aeropuerto.

“Nuevo Desarrollador” son a Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., el concesionario en la Concesión del Nuevo Aeropuerto.

“cargos de pasajeros” son a la tarifa cobrada por el uso de un Aeropuerto que pagada por los pasajeros (salvo por los pasajeros exentos) que aborden un vuelo comercial de pasajeros regular o vuelo de pasajeros fletado, nacional o internacional, en cada caso, que se origine de uno de los Aeropuertos a un destino dentro o fuera de México.

“tráfico de pasajeros” son al número total de pasajeros (incluyendo pasajeros de llegada y salida, pasajeros de paga y pasajeros exentos) en un periodo determinado.

“tráfico de pasajeros de paga” son al número total de pasajeros de paga en un periodo determinado.

“pasajeros de paga” son a pasajeros que pagan cargos de pasajeros y se refieren a pasajeros (salvo por pasajeros exentos) que abordan un vuelo comercial de pasajeros regular o vuelo de pasajeros fletado, nacional o extranjero, en cada caso, que se origine de uno de los Aeropuertos a un destino dentro o fuera de México.

“Contratos del Proyecto” son a las Concesiones, los Contratos de Comisión Mercantil y los Convenios de Cesión de Derechos.

“pagos restringidos” son a cualquier pago de cualquier naturaleza o cualquier transferencia de fondos desde las cuentas del Fideicomiso de Garantía a nosotros o a cualquier Desarrollador o afiliada del mismo, después de realizar todos los demás pagos y las transferencias aplicables de conformidad con la prioridad de pagos del Fideicomiso de Garantía.

“SCT” son a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México.

“Fideicomiso de Garantía” son al fideicomiso creado conforme al Contrato de Fideicomiso de Garantía para garantizar todas nuestras obligaciones conforme a nuestra deuda futura o existente, incluyendo deuda bajo el Contrato de Crédito y los Convenios de Emisión.

“Contrato de Fideicomiso de Garantía” son al Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Garantía, Administración y Pago Modificado y Reexpresado No. 2172, fechado el 7 de octubre de 2015, celebrado entre nosotros y el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía, según sea modificado a la fecha de este prospecto de colocación.

“Fiduciario del Fideicomiso de Garantía” son a Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, como fiduciario del Contrato de Fideicomiso de Garantía.

“Desarrolladores” son al Desarrollador Existente y al Nuevo Desarrollador.

“Contrato de Fideicomiso” son al Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago Modificado y Reexpresado No. 80460, fechado el 7 de octubre de 2015, celebrado entre Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria, actuando como fiduciario, Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa, como fideicomitente, y cada Desarrollador, como fideicomisario en primer lugar, según sea modificado a la fecha de este prospecto de colocación.

“Gastos Administrativos del Fideicomiso” son a los costos y gastos directamente relacionados con el cumplimiento de nuestras obligaciones de conformidad con los Documentos de Financiamiento, incluyendo los honorarios y gastos que se deben pagar al Emisor en su calidad de fiduciario del Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México, al Fiduciario del Fideicomiso de Garantía, al agente administrativo conforme al Contrato de Crédito y a los Agentes de Garantía, los costos y honorarios relacionados para obtener y mantener las aprobaciones gubernamentales y las comisiones que se deben pagar a los Desarrolladores conforme a los Contratos de Comisión Mercantil (sin exceder de Ps.12.75 millones por trimestre y Ps.51 millones por año, según dichas cantidades sean ajustadas por inflación a partir del 7 de octubre de 2015). Para evitar dudas, el término “Gastos Administrativos del Fideicomiso” no incluye otros gastos de operación de los Aeropuertos.

## DECLARACIONES CAUTELARES EN RELACIÓN CON DECLARACIONES EN TIEMPO FUTURO

El presente prospecto de colocación contiene declaraciones en tiempo futuro. Algunos ejemplos de dichas declaraciones en tiempo futuro incluyen de manera enunciativa, pero no limitativa: (i) declaraciones con respecto a nuestros flujos de efectivo futuros y situación financiera, (ii) declaraciones con respecto al volumen futuro de tráfico de pasajeros en los Aeropuertos, (iii) declaraciones con respecto a nuestro modelo financiero y planes financieros, (iv) declaraciones con respecto al desarrollo y la construcción del Nuevo Aeropuerto, y (v) declaraciones de supuestos subyacentes a dichas declaraciones. Palabras como “buscar”, “anticipar”, “considerar”, “debería”, “estimar”, “esperar”, “pronosticar”, “pauta”, “pretender”, “poder”, “planear”, “potencial”, “predecir”, “intentar”, “deber”, expresiones en futuro y expresiones similares tienen el propósito de identificar declaraciones en tiempo futuro sin embargo no son los únicos medios para identificarlas.

Por su naturaleza, las declaraciones en tiempo futuro implican riesgos e incertidumbres, tanto generales como específicos, y existe el riesgo de que las predicciones, los pronósticos, las proyecciones y otras declaraciones en tiempo futuro no se realicen. Advertimos a los inversionistas que un número importante de factores podría causar que los flujos de efectivo reales o eventos difieran de manera relevante de los planes, objetivos, expectativas, estimaciones e intenciones expresas o implícitas contenidas en dichas declaraciones en tiempo futuro. Estos factores incluyen:

- nuestra capacidad de obtener flujos de efectivo de nuestros activos en montos suficientes para servir nuestra deuda, incluyendo las Notas;
- riesgos de refinanciamiento asociados con nuestra deuda;
- limitaciones a nuestro acceso a fuentes de financiamiento en términos competitivos;
- el impacto de aeropuertos de la competencia y otros medios de transporte sobre el monto de cargos de pasajeros cobrados en los Aeropuertos;
- posibles interrupciones, la descentralización de vuelos o la disminución del volumen de tráfico de pasajeros en cualquiera de los Aeropuertos;
- la exactitud de los supuestos y las proyecciones usadas por o incluidas en el informe de tráfico independiente;
- eventos y condiciones naturales y catastróficos en los Aeropuertos, incluyendo disturbios civiles, actos de terrorismo y conflictos con comunidades locales;
- la capacidad de los Desarrolladores de mantener suficiente cobertura de seguros;
- gastos de capital y operación y requerimientos de mantenimiento de los Aeropuertos;
- retrasos prolongados y sobrecostos en el desarrollo y construcción del Nuevo Aeropuerto;
- la capacidad de los Desarrolladores de cumplir con la normatividad en materia ambiental y de seguridad en los Aeropuertos;
- limitaciones en la capacidad de los Desarrolladores de aumentar las tarifas cobradas a los pasajeros;
- la capacidad de los Desarrolladores de cumplir con las leyes, las reglas y los reglamentos aplicables y los términos y condiciones de las Concesiones;
- cambios a las leyes y reglamentos fiscales aplicables;
- condiciones macroeconómicas globales y condiciones económicas, políticas y sociales en México, en particular en la Ciudad de México y sus áreas conurbadas;
- fluctuaciones en los tipos de cambio o tasas de interés y la volatilidad del mercado de valores;

- los efectos de la inflación; y
- otros factores, algunos de los cuales discutidos en la sección “Factores de Riesgo” y en otras secciones de este prospecto de colocación.

Todas las declaraciones en tiempo futuro contenidas en este prospecto de colocación están calificadas en su totalidad por estos riesgos, incertidumbres y otros factores. Los eventos o acontecimientos futuros podrían hacer que los resultados reales difieran sustancialmente de los resultados históricos o de los anticipados. Los factores adicionales surgen de tiempo en tiempo y no es posible para nosotros predecir todos estos factores, ni podemos evaluar el impacto de todos estos factores en nuestra capacidad para pagar nuestra deuda o el grado en que cualquier factor o combinación de factores, pueda causar que los resultados reales difieran sustancialmente de aquéllos contenidos en cualquier declaración en tiempo futuro.

Si uno o más de estos factores o incertidumbres se materializan, o si los supuestos utilizados resultasen incorrectos, los resultados reales podrían variar sustancialmente de los descritos en este prospecto según lo anticipado, creído, estimado, esperado, proyectado o previsto. A la luz de estos riesgos, incertidumbres y supuestos, los eventos en tiempo futuro que se describen en este prospecto de colocación podrían no ocurrir. Estas declaraciones en tiempo futuro se refieren únicamente a la fecha de este prospecto de colocación y no asumimos obligación alguna de actualizar o revisar cualquier declaración en tiempo futuro, ya sea como resultado de nueva información o eventos o acontecimientos futuros. Aunque creemos que los planes, las intenciones y las expectativas que se reflejan en o que sugieren dichas declaraciones en tiempo futuro son razonables, no podemos asegurar que se alcanzarán esos planes, intenciones o expectativas. Además, usted no debe interpretar declaraciones con respecto a tendencias o actividades pasadas como garantías de que esas tendencias o actividades continuarán en el futuro. Todas las declaraciones en tiempo futuro escritas, orales y electrónicas atribuibles a nosotros o a personas que actúen en nuestra representación están expresamente calificadas en su totalidad por esta declaración de advertencia. Los inversionistas no deben confiar indebidamente en las declaraciones en tiempo futuro incluidas en este prospecto de colocación.

## PRESENTACIÓN DE INFORMACIÓN FINANCIERA Y OTRA INFORMACIÓN

### Estados Financieros

Este prospecto de colocación incluye nuestros estados financieros auditados de posición financiera al 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, y los estados de resultados, de cambios en el capital fiduciario y de flujos de efectivo relacionados para cada uno de los años terminados en esas fechas, junto con sus notas (los “Estados Financieros Auditados”), así como nuestros estados financieros intermedios condensados de posición financiera al 30 de junio de 2016 y 2015, y los estados de resultados, de cambios en el capital fiduciario y de flujos de efectivo relacionados para cada uno de los periodos de seis meses terminados en esas fechas, junto con sus notas (los “Estados Financieros Intermedios” y, conjuntamente con los Estados Financieros Auditados, los “Estados Financieros”), que inician en la página F-1.

Nuestros Estados Financieros Auditados han sido auditados por Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C., Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited, contadores independientes, como se indica en su dictamen que aparece en los mismos.

Nuestros Estados Financieros Auditados y la información financiera auditada que se incluye en este prospecto de colocación han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, o “NIIF”, emitidas por el Consejo de Normas Internacionales Contabilidad, o el “IASB”, y las interpretaciones relacionadas emitidas por el Comité de Interpretaciones de Información Financiera Internacional, o el “CINIIF”. Nuestros Estados Financieros Intermedios han sido preparados de conformidad con la Norma de Contabilidad Internacional 34 *Información Financiera Intermedia*, emitida por el IASB. Las NIIF difieren en ciertos aspectos significativos de los GAAP de EE.UU. y de las normas de información financiera y de los principios de contabilidad generalmente aceptados utilizados en otras jurisdicciones. No hemos hecho ningún intento de cuantificar el impacto de esas diferencias por una conciliación de nuestros Estados Financieros u otra información financiera incluida en este prospecto de colocación a los GAAP de EE.UU. y de las normas de información financiera y de los principios de contabilidad generalmente aceptados usados en otras jurisdicciones. No hemos hecho ningún intento de cuantificar el impacto de esas diferencias por una conciliación de nuestros Estados Financieros u otra información financiera incluida en este prospecto de colocación a los GAAP de EE.UU. o a otras normas de información financiera y principios de contabilidad generalmente aceptados. Los instamos a consultar a sus propios asesores en relación con las diferencias entre las NIIF y los GAAP de EE.UU. y cómo estas diferencias pueden afectar nuestros Estados Financieros y el resto de la información financiera incluida en este prospecto de colocación.

### Medidas Financieras No Conforme a las NIIF

Este prospecto de colocación contiene medidas financieras que no se calculan o reconocen con arreglo a las NIIF, principalmente Cargos de Pasajeros Netos y Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda. Estas medidas financieras derivan de la información incluida en o derivada de nuestros Estados Financieros y nuestros libros y registros contables. Consideramos que estas medidas financieras que no son conforme a las NIIF pueden ser útiles como información complementaria acerca de nuestros flujos de efectivo, y niveles de liquidez y apalancamiento, pero estas medidas se pueden calcular de manera diferente a otras sociedades de nuestro mismo sector. Estas medidas financieras que no son conforme a las NIIF no deben ser consideradas como una alternativa al flujo de efectivo operativo, como una medida de liquidez. Además, nuestra definición y cálculo de estas medidas financieras no conforme a las NIIF pueden no ser comparables a medidas similares reveladas por otras sociedades.

Calculamos los Cargos de Pasajeros Netos para cualquier período como el monto de cargos de pasajeros, intereses y otros montos depositados en, o acreditados a, sin duplicación, las cuentas de ingresos del Fideicomiso de Garantía durante dicho período, *menos* el impuesto al valor agregado debido y pagadero con respecto a tales montos y todos los honorarios, costos y gastos directamente relacionados con nuestro cumplimiento de obligaciones en virtud de los Contratos del Proyecto y los Documentos de Financiamiento por pagar durante dicho período (a excepción de los montos por pagar en concepto de principal e intereses conforme a cualquier Documento de Financiamiento y los gastos de operación y mantenimiento incurridos por el Desarrollador Existente o, desde y después del inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, el Nuevo Desarrollador); incluyendo, sin limitación, los honorarios y gastos pagaderos por nosotros al Fiduciario del Fideicomiso de Garantía y a Nacional

Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria, como fiduciario del Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México, los costos y honorarios razonables relacionados con la obtención y el mantenimiento de cualquier autorización o aprobación gubernamental en relación con los Contratos del Proyecto y los Documentos de Financiamiento, montos por pagar conforme a los Contratos de Comisión Mercantil, y, en la medida en que no hayan sido deducidos anteriormente por la aerolínea correspondiente, las comisiones pagaderas en el cobro de los cargos de pasajeros.

Calculamos la Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda para cualquier período como la razón de Cargos de Pasajeros Netos durante dicho periodo al Servicio de la Deuda pagadero para dicho período (incluyendo, sin duplicación, los impuestos de retención pagaderos con respecto a dicho Servicio de la Deuda). Calculamos el Servicio de la Deuda para cualquier período como el monto igual a la suma de todos los pagos debidos durante dicho periodo con respecto a los Documentos de Financiamiento, ya sea de principal, intereses o gastos, neto de los pagos recibidos por nosotros en virtud de contratos *swap* vigentes durante dicho período.

### **Mone da**

A menos que se especifique lo contrario, las referencias en este documento a “dólares de EE.UU.”, “dólares” o “US\$” se refieren a dólares de Estados Unidos, la moneda de curso legal de Estados Unidos; y las referencias a “pesos mexicanos”, “peso”, “pesos” o “Ps.” se refieren al peso mexicano, la moneda de curso legal de México.

Este prospecto de colocación contiene conversiones de cantidades en pesos mexicanos a dólares de EE.UU. a los tipos de cambio especificados únicamente para conveniencia del lector. Estas conversiones no deben ser interpretadas como declaraciones de que los montos en pesos mexicanos realmente representan tales montos en dólares de EE.UU., o que cualquiera de tales montos puede ser convertido a los tipos de cambio indicados.

A menos que se indique lo contrario, el tipo de cambio utilizado para efectos de las conversiones es:

- con respecto a la información del balance general, el tipo de cambio publicado por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación (el “Tipo de Cambio Oficial”), al periodo terminado el 31 de diciembre de 2015 (Ps.17.3398 a US\$1.00) o al periodo terminado el 30 de junio de 2016 (Ps.18.5550 a US\$1.00); y
- con respecto a información financiera distinta de la información del balance general, el tipo de cambio promedio para el año terminado el 31 de diciembre de 2015, que consiste en el promedio diario de los tipos de cambio de cada día durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015 (Ps.15.8710 a US\$1.00) o el tipo de cambio promedio para los seis meses terminados el 30 de junio de 2016, que consiste del promedio diario de los tipos de cambio en cada día durante los seis meses terminados el 30 de junio de 2016 (Ps.18.0774 a US\$1.00).

Consulte “Tipo de Cambio” para mayor información acerca de los tipos de cambio del peso mexicano contra el dólar de EE.UU. para los periodos indicados.

### **Redon deo**

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



En este prospecto de colocación, en el que la información se presenta en miles, millones o miles de millones, las cifras de menos de mil, un millón o mil millones, según sea el caso, han sido acortadas a menos que se especifique lo contrario.

### **Información de Mercado e Industria**

Las declaraciones en este prospecto de colocación con respecto a información del mercado y otras industrias se basan en estadísticas y otra información de publicaciones y reportes independientes de la industria de empresas de investigación u otras fuentes independientes, así como nuestros propios estudios internos derivados de nuestra revisión de encuestas internas y otras fuentes independientes. Por lo que sabemos y somos capaces de determinar a partir de dichas fuentes, no se han omitido hechos que harían dicha información inexacta o engañosa. Aunque creemos que hemos tomado las precauciones pertinentes para asegurar que los hechos y las estadísticas que se presentan se reproduzcan con precisión de dichas fuentes, no han sido objeto de verificación independiente por parte de nosotros, los compradores iniciales o nuestros respectivos asesores y por lo tanto no hacemos declaración alguna en cuanto a la exactitud de tales hechos y estadísticas, que pueden no ser consistentes con otra información recopilada dentro o fuera de las jurisdicciones señaladas.

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

### **Información Histórica y Proyectada de Tráfico de Pasajeros y Cargos de Pasajeros**

Toda la información histórica de tráfico de pasajeros para el Aeropuerto Existente incluida en este prospecto proviene de la información y los informes que el Desarrollador Existente ha puesto a nuestra disposición. El Desarrollador Existente calcula pagar el tráfico de pasajeros mediante el seguimiento del número total de pasajeros de paga en un periodo determinado, y el total de tráfico de pasajeros mediante el seguimiento del número total de pasajeros (incluyendo pasajeros de llegada y salida, pasajeros de paga y pasajeros exentos) en un periodo determinado, en cada caso de acuerdo con las listas de pasajeros correspondientes. Aunque creemos que esta información y estos informes son confiables, nosotros no hemos y los compradores iniciales no han verificado independientemente dicha información o informes, nosotros no hacemos y los compradores iniciales no hacen declaración alguna en cuanto a la exactitud de dicha información e informes.

La información histórica de cargos de pasajeros del Aeropuerto Existente para los años 2013, 2014 y 2015 y los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2015 y 2016 incluida en este prospecto de colocación deriva de los estados de flujos de efectivo incluidos en nuestros Estados Financieros Auditados.

Toda la información proyectada de tráfico de pasajeros y cargos de pasajeros para el Aeropuerto Existente y el Nuevo Aeropuerto incluida en este prospecto de colocación derivada del Reporte de Tráfico Independiente preparado por el Consultor de Tráfico Independiente, incluido como Anexo A de este prospecto de colocación. El Consultor de Tráfico Independiente ha sido nombrado para llevar a cabo una evaluación independiente del tráfico de pasajeros y cargos de pasajeros proyectados para los Aeropuertos. Este Reporte de Tráfico Independiente debe leerse en su totalidad para obtener información completa con respecto a los temas y asuntos tratados en el mismo. Como se indica en el mismo, el Consultor de Tráfico Independiente ha hecho una serie de supuestos para llegar a sus conclusiones, y ha utilizado las fuentes de información descritas en el mismo. El Consultor de Tráfico Independiente considera que el uso de dicha información y supuestos es razonable para los propósitos del Reporte de Tráfico Independiente. El Reporte de Tráfico Independiente ha sido incluido en este prospecto de colocación con base en las conclusiones del mismo y en la experiencia del Consultor de Tráfico de Independiente en la preparación de los informes de tráfico de pasajeros para aeropuertos similares. Si bien creemos que la información y los datos utilizados en la preparación del Reporte de Tráfico Independiente son confiables, nosotros no hemos y los compradores iniciales no han verificado independientemente dicha información o datos, y nosotros no hacemos y los compradores iniciales no hacen declaración alguna en cuanto a la exactitud de dicha información y datos.

## RESUMEN

*Este resumen ofrece un panorama general de los aspectos clave de esta oferta. Este resumen debe leerse conjuntamente con, y está calificado en su totalidad por, la información financiera, técnica y otra información y los Estados Financieros que aparecen en este prospecto de colocación, incluyendo los documentos que se adjuntan como Anexos. Antes de decidir invertir en las Notas, usted debe leer el prospecto de colocación cuidadosamente para tener un entendimiento más completo de esta oferta. Para una discusión de ciertos factores que deben considerarse en relación con una inversión en las Notas, consulte “Factores de Riesgo”.*

### **El Emisor**

El emisor de las Notas es el Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México actuando a través de Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria, no en su capacidad individual, sino únicamente como fiduciario.

Somos un fideicomiso de objeto especial creado de conformidad con las leyes de México con el único fin de comprar y mantener los derechos de cobro de los cargos de pasajeros del Aeropuerto Internacional Benito Juárez ubicado en la Ciudad de México (el “Aeropuerto Existente”) y, después del inicio de sus operaciones comerciales, el nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (el “Nuevo Aeropuerto”). Los Desarrolladores nos venden estos derechos de cobro a nosotros, junto con otros bienes y activos relacionados, a cambio del derecho a recibir el producto de cualquier desembolso en términos del Contrato de Crédito y cualquier deuda futura que sea incurrida por nosotros, incluyendo las Notas. Los Desarrolladores usarán el producto de dicha venta para financiar parcialmente el diseño, la construcción y el desarrollo del Nuevo Aeropuerto. Como tal, somos propietarios de los derechos exclusivos de cobrar los cargos de pasajeros desde el Aeropuerto Existente y, al inicio de sus operaciones comerciales, del Nuevo Aeropuerto. Hemos aportado estos derechos y otros bienes y activos relacionados a un fideicomiso de garantía como garantía para el beneficio de nuestros acreedores garantizados, incluyendo el fiduciario que actúa en beneficio de los tenedores de las Notas. Los flujos de efectivo generados por el cobro de los cargos de pasajeros constituyen la principal fuente de financiamiento para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas. Somos un fideicomiso privado y el gobierno mexicano no nos ha aportado fondos públicos ni se nos han asignado fondos del presupuesto federal de México para pagar nuestra deuda o para cualquier otro propósito.

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 y el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, los flujos de efectivo cobrados por el Fideicomiso de Garantía relacionados con cargos de pasajeros del Aeropuerto Existente ascendieron a Ps.6,762.8 millones (US\$426.1 millones) y Ps.3,855.4 millones (US\$213.3 millones), respectivamente, y los Cargos de Pasajeros Netos ascendieron a Ps. 5,777.4 millones (US\$364.0 millones) y Ps. 3,286.7 millones (US\$181.8 millones), respectivamente.

### **El Aeropuerto Existente**

El Aeropuerto Existente es el aeropuerto más grande de México en términos de tráfico de pasajeros, según datos compilados por la SCT, y el segundo aeropuerto más grande de América Latina en términos de tráfico de pasajeros, de acuerdo con el Consejo Internacional de Aeropuertos. Desde su apertura en 1939, el Aeropuerto Existente ha servido como un centro para el transporte y las comunicaciones en México y en 1943 fue declarado oficialmente un aeropuerto internacional para la llegada y salida de vuelos.

El Aeropuerto Existente, que ofrece servicios a 26 aerolíneas a 107 destinos, incluyendo 55 destinos internacionales al 30 de junio de 2016, está construido en 769 hectáreas de terreno y se compone de dos terminales con dos pistas de aterrizaje no simultáneas y 60 puertas de embarque. El Aeropuerto Existente se encuentra en el lado este de la Ciudad de México aproximadamente a 4.0 millas del centro de la Ciudad de México, y está conectado a la región circundante por varios enlaces, incluyendo una línea de metro, un carril dedicado de autobús, dos terminales de autobuses y vías de acceso vinculadas a las principales autopistas. Sin otro aeropuerto importante en la región central de México, entre 2010 y 2015, el tráfico de pasajeros ha aumentado a una TCAC del 9.8%, y se espera que alcance aproximadamente 43.6 millones para el año 2018, de acuerdo con el Reporte de Tráfico Independiente. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 y el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente fue de 38.4 millones y 19.5 millones respectivamente, manejando 426,761 ATM y 218,356 ATM, respectivamente.

En 2015, el Aeropuerto Existente atendió a un total de 38.4 millones de pasajeros, aproximadamente un tercio de la población total de México en 2015, según las estimaciones del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (“INEGI”). El Aeropuerto Existente ofrece servicios a la zona metropolitana de la Ciudad de México, que es el área metropolitana más grande de América Latina y la tercera área metropolitana más grande en el mundo, de acuerdo con información del gobierno mexicano. La Ciudad de México, uno de los centros económicos más importantes de América Latina, representó aproximadamente el 16.5% del PIB de México en 2014 de acuerdo con el INEGI, y se sitúa como la décima octava aglomeración urbana más rica del mundo, según datos de Brookings Institution. La Ciudad de México es también un importante destino turístico, debido a su rico patrimonio cultural, como museos de clase mundial, monumentos coloniales y antiguos sitios arqueológicos mesoamericanos. De acuerdo con la Secretaría de Turismo, aproximadamente 13.1 millones de turistas visitaron la Ciudad de México en 2015. En el año 2015, el Aeropuerto Existente atendió a aproximadamente al 58% del tráfico total de carga de México de aproximadamente 770 mil toneladas y alberga 14 aerolíneas de carga que vuelan desde y a Europa, Norteamérica, Centroamérica y Sudamérica, Medio Oriente y Asia.

El Aeropuerto Existente enfrenta limitaciones importantes en cuanto a capacidad, con un potencial limitado de expansión debido a su ubicación en una zona densamente poblada. Con el fin de satisfacer el crecimiento esperado del tráfico de pasajeros del Aeropuerto Existente, la capacidad se puede optimizar aún más si se implementan algunas medidas, tales como, la limitación de la utilización del aeropuerto por aviones no comerciales, el uso de grandes aeronaves y la optimización de procesos relacionados con la llegada y salida a puertas, y el uso de pistas de taxi. Sin embargo, debido a las limitaciones existentes por las restricciones físicas y geográficas en el Aeropuerto Existente, las medidas de optimización anteriores son consideradas remedios paliativos y de corto plazo que no servirán a las proyecciones de crecimiento a largo plazo en el volumen de tráfico de pasajeros en la Ciudad de México. El Nuevo Aeropuerto es una solución a largo plazo tanto para adaptarse al crecimiento esperado de pasajeros y atraer tráfico adicional debido al aumento de la eficiencia.

Debido a que el Aeropuerto Existente y el Nuevo Aeropuerto compartirán el mismo espacio aéreo, los dos aeropuertos no pueden operar de forma segura al mismo tiempo y las operaciones comerciales en el Nuevo Aeropuerto deben comenzar simultáneamente con el cierre del Aeropuerto Existente.

### **El Desarrollador Existente y el Nuevo Desarrollador**

Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., el Desarrollador Existente, es una sociedad de propiedad estatal constituida y existente de conformidad con las leyes de México y una subsidiaria directa de Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., el Nuevo Desarrollador. El Desarrollador Existente es titular de la concesión para operar, administrar y explotar el Aeropuerto Existente. Esta concesión fue otorgada por el gobierno mexicano el 29 de junio de 1998 por un plazo inicial de 50 años que termina el 1 de noviembre de 2048 y el Desarrollador Existente tiene la opción de prorrogar ese plazo por otros 50 años hasta 2098. Los ingresos del Desarrollador Existente derivan de los cargos de pasajeros distribuidos por nosotros como pagos restringidos del Fideicomiso de Garantía, servicios aeronáuticos (distintos de los cargos de pasajeros), servicios comerciales y servicios complementarios (incluyendo los servicios como el estacionamiento y transporte terrestre y servicios de seguridad aeroportuaria).

El Desarrollador Existente opera el Aeropuerto Existente de conformidad con una concesión otorgada por el gobierno mexicano, que le permite prestar una amplia gama de servicios de pasajeros. Desde 2013, el Desarrollador Existente tiene flujos de efectivo positivos y ha sido capaz de transmitir el exceso de los flujos de efectivo al gobierno federal mexicano, principalmente como resultado de dos acciones: primero, la modificación del Contrato de Prestación de Servicios entre el Desarrollador Existente y ASA el 30 de agosto de 2013, que consistían en pagos fijos a ASA de acuerdo con un calendario para los años 2013 hasta 2016 y subsecuentes, a Ps.1,331.2 millones pagaderos en plazos mensuales ajustados sobre una base mensual por la inflación acumulada desde diciembre de 2012, en comparación con un pago del 33% de los ingresos brutos totales del Aeropuerto Existente antes de dicha modificación; y segundo, la implementación del aumento extraordinario del 38.1% y del 74.3% en la Tarifa Nacional y la Tarifa Internacional en el Aeropuerto Existente, respectivamente, a partir del 16 de enero de 2014. Desde entonces, otros ingresos generados por el Desarrollador Existente que no son otorgados en prenda al Fideicomiso de Garantía (incluyendo ingresos por servicios aeroportuarios, servicios complementarios y servicios comerciales) han sido suficientes para cubrir todos los gastos de operación y mantenimiento del Aeropuerto Existente. Estos incluyen servicios generales (excluyendo pagos a ASA), personal, materiales y gastos generales, así

como inversión pública (CAPEX). El contrato de prestación de servicios actual con ASA establece que cualquier pago conforme a dicho contrato sería suspendido y aplazado si dicho pago pudiera poner en peligro la viabilidad financiera u operativa del Aeropuerto Existente. Sin embargo, los pagos conforme a este contrato han sido realizados en su totalidad desde 2013, antes de transferir el exceso de flujos de efectivo del Aeropuerto Existente al gobierno federal mexicano.

Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., el Nuevo Desarrollador, es una empresa de propiedad estatal y existente de conformidad con las leyes de México, 100% propiedad de la SCT. El Nuevo Desarrollador tiene la concesión para construir, desarrollar, operar, administrar y explotar el Nuevo Aeropuerto. Esta concesión fue otorgada por el gobierno de México el 22 de septiembre de 2014 por un período inicial de 50 años a partir del inicio de sus operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, y el Nuevo Desarrollador tiene la opción de ampliar el período inicial de la concesión por un período adicional 50 años. Los ingresos del Nuevo Desarrollador resultan de los cargos de pasajeros distribuidos por nosotros como pagos restringidos desde el Fideicomiso de Garantía y los fondos derivados del Presupuesto Federal.

Las Concesiones obligan al Desarrollador Existente y al Nuevo Desarrollador durante la vigencia de su Concesión, respectivamente, a: (i) operar, mantener y desarrollar su Aeropuerto y llevar a cabo trabajos de construcción necesarios con el fin de prestar servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales como se establece en la Ley de Aeropuertos y los reglamentos de la Ley de Aeropuertos; y (ii) utilizar y explotar los bienes que componen el Aeropuerto de que se trate como el objeto de la Concesión (que consisten en bienes inmuebles y mejoras del aeropuerto, pero excluyen bienes usados en relación con el suministro de combustible y almacenamiento). También se requiere que los titulares de las Concesiones presenten a la SCT un plan maestro de desarrollo que describa, entre otras cosas, los planes de construcción y mantenimiento del concesionario, que debe ser actualizado cada cinco años y someterse a la aprobación de la SCT. Una vez aprobado, el plan maestro de desarrollo se considera que constituye parte de la concesión.

La Concesión del Nuevo Aeropuerto obliga al Nuevo Desarrollador a seguir siendo una empresa con participación estatal mayoritaria durante la vigencia de la Concesión del Nuevo Aeropuerto. A su vez, la Concesión del Aeropuerto Existente obliga al Nuevo Desarrollador a mantener por lo menos una participación directa del 51.0% en el Desarrollador Existente durante la vigencia de la Concesión del Aeropuerto Existente. La siguiente tabla muestra la estructura corporativa del Desarrollador Existente y del Nuevo Desarrollador:



## El Nuevo Aeropuerto

En septiembre de 2014, el presidente Enrique Peña Nieto anunció el desarrollo y la construcción de un nuevo aeropuerto internacional en la Ciudad de México diseñado para satisfacer las demandas proyectadas a largo plazo de los viajes aéreos en la Ciudad de México y poner remedio a las limitaciones actuales de capacidad en el Aeropuerto Existente. El Nuevo Aeropuerto se ubicará en un sitio de aproximadamente 4,431 hectáreas en los municipios de Atenco, Ecatepec de Morelos y Texcoco, en el Estado de México, aproximadamente a 7.1 millas del centro de la Ciudad de México y sólo 3.1 millas al noreste del Aeropuerto Existente.



Un consorcio formado por los arquitectos reconocidos Norman Foster (Foster + Partners) y Fernando Romero (FR-EE) desarrolló el diseño arquitectónico del “Plano Terrestre” del Nuevo Aeropuerto, que está inspirado en el escudo nacional de México, al tiempo que proporciona una experiencia atractiva y eficiente de pasajeros. El plan de construcción para el “Plano Aéreo”, que incluye las pistas, pistas de rodaje, plataformas, rampas e instalaciones de soporte fue diseñado por NACO (Netherlands Airport Consultants), un proveedor global reconocido de servicios de planeación, diseño e ingeniería de aeropuertos, con la participación en el desarrollo de más de 550 aeropuertos en todo el mundo. Se espera que el Nuevo Aeropuerto sea conectado a la región circundante por varios enlaces, incluyendo una línea de metro, un carril de autobús dedicado, una terminal de autobuses y carreteras de acceso a las principales autopistas.

Se espera que el Nuevo Aeropuerto sea uno de los más grandes de América Latina en términos de tráfico de pasajeros y un importante centro regional. Se espera que el Nuevo Aeropuerto sea ambientalmente sostenible y tenga una capacidad inicial de aproximadamente 57 millones de pasajeros anuales durante su fase inicial de operaciones, y aumente progresivamente hasta alcanzar 125 millones de pasajeros anuales para el año 2065. En su apertura, que se espera que ocurra en octubre de 2020, simultáneamente con el cierre del Aeropuerto Existente, se espera que el Nuevo Aeropuerto esté compuesto por una única terminal con tres pistas simultáneas y 108 puertas de embarque, y se amplíe para alcanzar su capacidad máxima de seis pistas simultáneas triples y 191 puertas de embarque para 2065. La tabla siguiente representa una comparación entre el Aeropuerto Existente, el Nuevo Aeropuerto en su primera fase de construcción y el Nuevo Aeropuerto una vez que alcance su pleno funcionamiento.

	<b>Aeropuerto Existente</b>	<b>Nuevo Aeropuerto – Primera Fase*</b>	<b>Nuevo Aeropuerto Completamente Desarrollado**</b>
	(al 31 de diciembre de 2015)	(información proyectada; % de cambio contra Aeropuerto Existente)	(información proyectada; % de cambio contra Aeropuerto Existente)
Pasajeros por año .....	38,433,012	57,000,000 (48%)	125,000,000 (225%)
ATM por hora.....	62	144	175
ATMs por año.....	380,000	855,000	956,441
Pistas.....	2 (no simultáneas)	3 (simultáneas triples) (50%)	6 (simultáneas triples) (200%)
Puertas de embarque .....	60	108 (80.0%)	191 (218.3%)
Terreno total (hectáreas).....	769	4,431 (476%)	4,431 (476%)
Edificio terminal (m <sup>2</sup> ) .....	581,953	743,000 (28%)	Sujeto a los planes de desarrollo

\* Se espera que se complete para 2020.

\*\* Se espera que se complete para 2065.

Fuente: Desarrollador Existente.

## **Cargos de Pasajeros**

La principal fuente de ingresos generados por el Aeropuerto Existente deriva del cobro de cargos de pasajeros. Los cargos de pasajeros son las tarifas que se cobran por el uso de un aeropuerto, aplicados a todos los pasajeros de paga que salen en vuelos nacionales o internacionales, con exclusión de pasajeros exentos. El derecho de los Desarrolladores para cobrar cargos de pasajeros pagados por el uso del Aeropuerto Existente y del Nuevo Aeropuerto está establecido en sus respectivas Concesiones. Los cargos de pasajeros han constituido históricamente una fuente estable de flujos de efectivo para el Aeropuerto Existente debido a la inelasticidad de la demanda de pasajeros de paga de vuelos salientes, en contraposición a los ingresos derivados de los servicios comerciales o complementarios, que son más volátiles y dependientes sobre el gasto de los consumidores, las condiciones económicas y otros factores. En los últimos años, los cargos de pasajeros han sido cobrados de aproximadamente el 40.0% del total de pasajeros en el Aeropuerto Existente. Además, los cargos de pasajeros constituyen una proporción muy pequeña de los costos totales de viajes de pasajeros de origen y destino (O y D), que tienen un negocio fundamental o necesidad personal de viajar a México. Por el contrario, los pasajeros en tránsito, que actualmente no están sujetos a cargos de pasajeros, pueden estar más dispuestos a cambiar modos de transporte por una variedad de factores, incluyendo el aumento de las conexiones directas.

Las Tarifas Nacionales aplican a cualquier pasajero de paga de salida cuyo destino final sea dentro de México, mientras que las Tarifas Internacionales aplican a cualquier pasajero de paga cuyo destino final sea fuera de México. En cada uno de 2015 y el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, aproximadamente el 43.9% de los cargos de pasajeros se obtuvieron de pasajeros internacionales de paga, y el 56.1% se obtuvieron de pasajeros nacionales de paga.

Al 30 de junio de 2016, la Tarifa Internacional fue de US\$34.78 y la Tarifa Nacional fue de US\$22.37. Debido a que los Desarrolladores son empresas de propiedad estatal, las Tarifas Internacionales y las Tarifas Nacionales las determina unilateralmente el gobierno mexicano a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Estas tarifas se expresan en dólares de EE.UU., y los cargos de pasajeros son cobrados por las aerolíneas que operan en el Aeropuerto Existente en pesos mexicanos o en dólares de EE.UU., dependiendo del lugar y la forma de pago de los boletos de avión. Las aerolíneas convierten los cargos de pasajeros cobrados en dólares de EE.UU. al tipo de cambio promedio mensual determinado por el gobierno de México utilizando los tipos de cambio publicados por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación, y se pagan posteriormente al Fideicomiso de Garantía en pesos. El Fideicomiso de Garantía a su vez convierte las cifras en pesos a dólares de EE.UU., en la cantidad necesaria para satisfacer nuestras obligaciones denominadas en dólares de EE.UU., incluyendo nuestras obligaciones del servicio de la deuda. Desde el año 2005, de acuerdo con una directiva de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, las tarifas de los cargos de pasajeros de México se ajustan anualmente para reflejar la inflación con base en el Índice de Precios al Consumidor para todos los Consumidores Urbanos publicado por la Oficina de Estadísticas Laborales de Estados Unidos en octubre de cada año. Las tarifas de los cargos de pasajeros están vigentes a partir de y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 1 de enero de cada año. Las tarifas de los cargos de pasajeros pueden estar sujetas a cambios a solicitud de los Desarrolladores a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que a su vez hacen una solicitud a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que autoriza o niega la solicitud escuchando la opinión de la Secretaría de Economía de México. En caso de ser aprobado, el operador del aeropuerto inicia el proceso de registro de la nueva tarifa, que incluye una solicitud de recomendaciones del Comité de Operaciones y Horarios del aeropuerto, una sociedad de registro de las nuevas tarifas ante la SCT, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y finalmente, la publicación de las nuevas tarifas en el Diario Oficial de la Federación para que surtan efectos. Únicamente después de la finalización de este proceso de registro las nuevas tarifas de los cargos de pasajeros entran en vigor. Este proceso generalmente dura aproximadamente dos meses desde la fecha de recepción de la solicitud formal.

En los últimos diez años, las tarifas de los cargos de pasajeros en el Aeropuerto Existente han sido objeto de un único aumento extraordinario. Con vigencia a partir del 16 de enero de 2014, el gobierno mexicano publicó un aumento en las Tarifas Internacionales y las Tarifas Nacionales en el Aeropuerto Existente. Las Tarifas Nacionales aumentaron un 38.1% y las Tarifas Internacionales aumentaron 74.3%. Este aumento extraordinario reflejó la determinación del gobierno mexicano de aumentar las tarifas de cargos de pasajeros cobrados en el Aeropuerto Existente para aproximarse más a las tarifas cobradas por los aeropuertos privados en México, y fue parte de las

medidas adoptadas por el Desarrollador Existente para ejecutar el plan de financiamiento para la construcción y el desarrollo del Nuevo Aeropuerto. Debido a la falta de elasticidad de la demanda, no se observó impacto alguno en el tráfico de pasajeros procedente de los incrementos de tarifas del pasado, como se demuestra en la siguiente tabla, que muestra los pasajeros totales que salen para los meses de enero a marzo, para los años 2013, 2014 y 2015, después de cada ajuste de la tarifa anual o aumento.

	Total de Pasajeros de Salida (incluyendo pasajeros exentos)											
	2013			2014			2015			2016		
	Ene	Feb	Mar	Ene	Feb	Mar	Ene	Feb	Mar	Ene	Feb	Mar
	(en millones de Pasajeros, excepto porcentajes)											
Vuelos Nacionales .....	0.78	0.72	0.84	0.85	0.78	0.89	0.92	0.88	1.07	1.00	0.95	1.13
Vuelos Internacionales .....	0.44	0.34	0.46	0.49	0.39	0.45	0.50	0.40	0.54	0.57	0.47	0.58
Total .....	<b>1.22</b>	<b>1.06</b>	<b>1.30</b>	<b>1.34</b>	<b>1.17</b>	<b>1.34</b>	<b>1.42</b>	<b>1.28</b>	<b>1.61</b>	<b>1.57</b>	<b>1.42</b>	<b>1.71</b>
Porcentaje de crecimiento del año anterior .....	-	-	-	9.84%	10.38%	3.08%	5.97%	9.40%	20.15%	10.56%	10.94%	6.21%

Fuente: Desarrollador Existente

El costo de recuperación general del Aeropuerto Existente es altamente competitivo, a pesar del aumento de 2014. Como resultado del aumento de 2014 y el ajuste regular por inflación en 2015, ambas tarifas de cargos de pasajeros están ahora por encima del promedio nacional de Ps.296.0 (US\$16.0) para Tarifas Nacionales y US\$28.4 para Tarifas Internacionales, y el análisis de referencia de las tarifas de cargos de pasajeros internacionales entre los aeropuertos de América Latina muestra que la Tarifa Internacional en el Aeropuerto Existente es una de las más altas de la región, detrás de las tarifas de cargos de pasajeros internacionales en los aeropuertos de Monterrey, Bogotá y Culiacán. El Aeropuerto Existente también tiene una de las Tarifas Internacionales más altas en comparación con sus pares a nivel mundial, únicamente por detrás de los aeropuertos de Heathrow y Chicago. Sin embargo, con base en los cargos aeroportuarios generales (incluyendo las tarifas de aterrizaje, infraestructura, seguridad y gobierno), el Aeropuerto Existente sigue siendo competitivo en comparación con sus pares regionales y mundiales, reduciendo la presión sobre los precios de los boletos y manteniéndolo competitivo desde el punto de vista tanto de las aerolíneas como de los pasajeros.

La siguiente tabla muestra las Tarifas Nacionales e Internacionales históricas del Aeropuerto Existente en los últimos cinco años.

	2011	2012	2013	2014	2014			2011-2016
					Aumento <sup>(3)</sup>	2015	2016	
	(en dólares, excepto porcentajes)							
Tarifa nacional .....	14.90	15.43	15.76	15.91	21.96	22.33	22.37	
Aumento anual <sup>(1)</sup> .....	1.2%	3.5%	2.2%	1.0%	38.1%	1.7%	0.2%	8.47%
Tarifa internacional .....	18.34	18.99	19.40	19.59	34.15	34.72	34.78	
Aumento anual <sup>(1)</sup> .....	1.2%	3.5%	2.2%	1.0%	74.3%	1.7%	0.2%	13.65%
Inflación de EE.UU. <sup>(2)</sup> .....	1.2%	3.5%	2.2%	1.0%	-	1.7%	0.2%	-

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

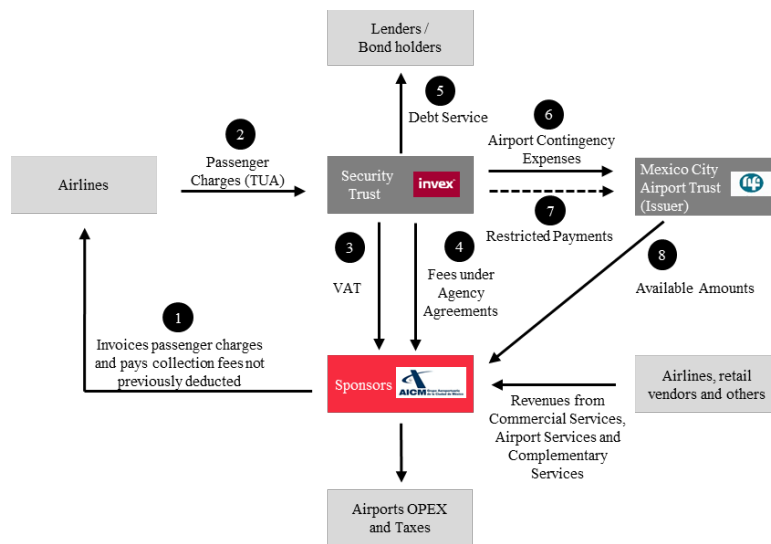
(2) Inflación con base en el Índice de Precios al Consumidor para todos los Consumidores Urbanos publicado por la Oficina de Estadísticas Laborales de Estados Unidos.

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

Los cargos de pasajeros se incluyen como parte del precio del boleto cobrado a los pasajeros de paga y son cobrados por cada aerolínea a cambio de una comisión de hasta el 3.0% de las cantidades cobradas. El Desarrollador Existente celebra convenios de cobranza con las aerolíneas de tiempo en tiempo, por lo general sobre una base anual, que establecen las reglas y los procedimientos para el cobro y pago de los cargos de pasajeros por las aerolíneas y el pago de la comisión de cobranza. Se espera que el Nuevo Desarrollador celebrará convenios de cobranza sustancialmente similares a los celebrados por el Desarrollador Existente con las aerolíneas que operarán en el Nuevo Aeropuerto. Al 30 de junio de 2016, diez aerolíneas fueron responsables de aproximadamente el 88.1% de los cargos de pasajeros cobrados, con base en el volumen de vuelos operados por dichas aerolíneas del Aeropuerto Existente.

De conformidad con los Documentos de Financiamiento, cada aerolínea en el Aeropuerto Existente (salvo por las aerolíneas exentas, que conjuntamente cobran no más del 5% de todos los montos debidos con respecto a cargos de pasajeros en el Aeropuerto Existente) ha acordado pagar los cargos de pasajeros directamente al Fideicomiso de Garantía. Las comisiones de cobranza, que se negocian entre cada aerolínea y el Desarrollador Existente de conformidad con respectivos convenios de cobranza, se facturan a y son directamente pagadas por el Desarrollador Existente, a excepción de un pequeño número de aerolíneas internacionales que deducen sus comisiones de cobranza antes de transferir el monto de cargos de pasajeros cobrados al Fideicomiso de Garantía. Al 30 de junio de 2016, las aerolíneas que operan en el Aeropuerto Existente, cobrando el 26.8% de todos los cargos de pasajeros, dedujeron su comisión de cobranza antes de transferir los fondos al Fideicomiso de Garantía.

La siguiente tabla resume el flujo de efectivo generado del cobro de los cargos de pasajeros por las aerolíneas hasta que el saldo sea pagado a los Desarrolladores, como fideicomisarios del Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México:



### Estructura de Financiamiento y Garantía

El financiamiento para el desarrollo del Nuevo Aeropuerto está estructurado como una busatilización de cuentas por cobrar de cargos de pasajeros derivado de la operación del Aeropuerto Existente y, al inicio de sus operaciones comerciales, del Nuevo Aeropuerto, sin recurso al gobierno mexicano o los Desarrolladores. De conformidad con los Convenios de Cesión de Derechos celebrados entre cada uno de los Desarrolladores y el Emisor, el 29 de octubre de 2014, cada Desarrollador acordó ceder al Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México los derechos de cobro de los cargos de pasajeros del Aeropuerto Existente y del Nuevo Aeropuerto, junto con los otros bienes y activos relacionados que constituyen el Colateral, a cambio del derecho a recibir el producto de los desembolsos en el marco del Contrato de Crédito y cualquier endeudamiento futuro incurrido por nosotros, incluyendo las Notas, que se utilizará para financiar el desarrollo y la construcción del Nuevo Aeropuerto. Nosotros aportamos los activos que constituyen el Colateral al Fideicomiso de Garantía para el beneficio de nuestros acreedores garantizados.



Hasta que el Nuevo Aeropuerto inicie operaciones, esta estructura de financiamiento y nuestra capacidad de pago se basan únicamente en los flujos generados por el cobro de los cargos de pasajeros en el Aeropuerto Existente, teniendo en cuenta sus limitaciones y sin considerar el incremento en el tráfico de pasajeros que atendidos con la capacidad aumentada del Nuevo Aeropuerto durante el plazo restante de la Concesión del Aeropuerto Existente. De acuerdo con las proyecciones que consideran las restricciones de capacidad en el Reporte de Tráfico Independiente, se espera que el Aeropuerto Existente atienda a 41.2 millones de pasajeros en 2016 y 44.8 millones de pasajeros anuales para el año 2020. Al inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, los flujos de efectivo generados por el cobro de las tarifas de pasajeros en el Aeropuerto Nuevo sustituirán los flujos de efectivo generados por el cobro de los cargos de pasajeros en el Aeropuerto Existente como la única fuente de financiamiento para pagar nuestra deuda. A ese momento en nuestra capacidad de endeudamiento, se espera que nuestra capacidad de pago aumente en consecuencia como resultado del aumento de la capacidad del Nuevo Aeropuerto.

Se espera que el financiamiento privado del Nuevo Aeropuerto será financiado por una combinación de préstamos bancarios (principalmente a través de deuda contratada en términos del Contrato de Crédito) y la oferta de valores de deuda en los mercados de capitales nacionales e internacionales, incluyendo las Notas ofrecidas. Las primeras etapas de construcción y trabajos preparatorios que se ejecutarán en el Nuevo Aeropuerto fueron financiadas parcialmente con los fondos de una línea de crédito a plazo garantizada preferente por US\$1.0 mil millones otorgada el 29 de octubre de 2014. Con el fin de aumentar la flexibilidad financiera de los Desarrolladores, esta línea de crédito a plazo fue modificada y reexpresada el 7 de octubre de 2015, para aumentar el monto de la línea de crédito a US\$3.0 mil millones, convertir la línea de crédito en una línea de crédito revolvente y ampliar su vencimiento programado al 7 de octubre de 2020, con la posibilidad de prórrogas de uno o dos años. A la fecha de este prospecto de colocación, el monto principal insoluto bajo el Contrato de Crédito es de US\$1.0 mil millones. Los montos amortizados conforme al Contrato de Crédito pueden y se espera que sean tomados en préstamo nuevamente.

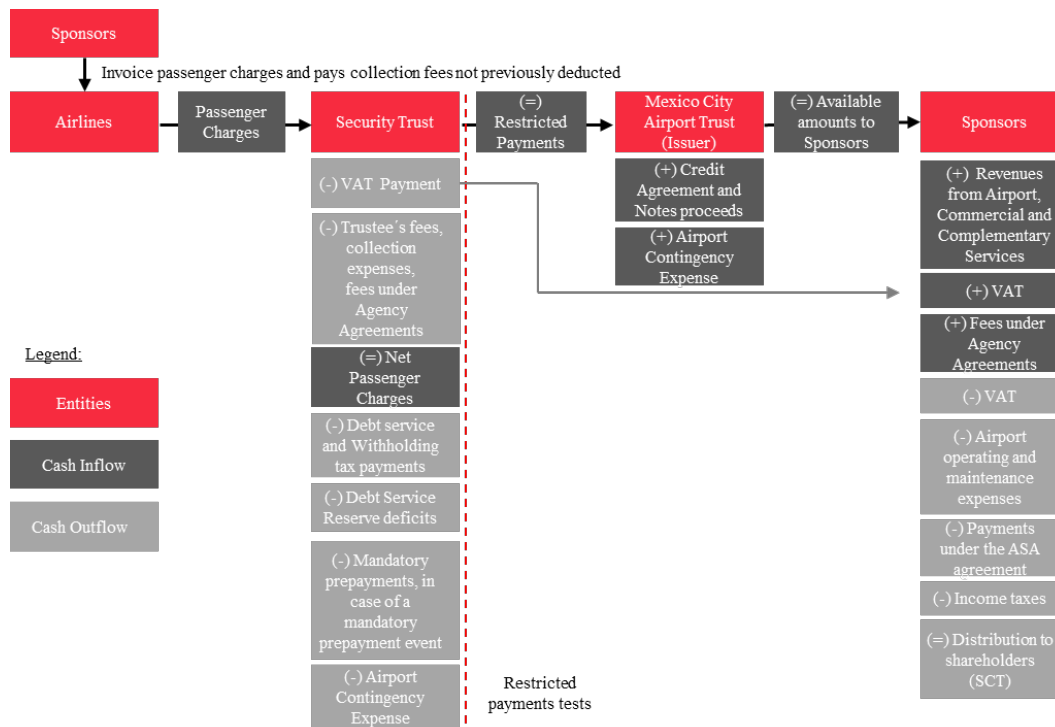
### ***El Colateral***

Para garantizar todas nuestras obligaciones en términos de nuestra deuda existente y futura, incluyendo la deuda conforme a los Convenios de Emisión, celebramos un Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Garantía, Administración y Pago Modificado y Reexpresado No. 2172, el 7 de octubre de 2015 (el “Contrato de Fideicomiso de Garantía”, y el fideicomiso creado conforme al mismo, el “Fideicomiso de Garantía”) con Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, como fiduciario (el “Fiduciario del Fideicomiso de Garantía”). Los bienes y activos aportados por nosotros al Fideicomiso de Garantía como garantía y que, junto con todos los montos depositados en cuentas mantenidas por el Fideicomiso de Garantía y todos los demás bienes de cualquier tipo y naturaleza que de tiempo en tiempo sean aportados al Fideicomiso de Garantía para el beneficio de nuestros acreedores garantizados, constituyen la principal fuente de amortización de nuestro endeudamiento (el “Colateral”), son:

- (i) el derecho a cobrar cargos de pasajeros por el uso del Aeropuerto Existente y, a partir del inicio de sus operaciones comerciales, del Nuevo Aeropuerto;
- (ii) todas las indemnizaciones de seguro pagaderas con respecto a la interrupción parcial o total de la operación de los Aeropuertos;
- (iii) toda indemnización en relación con ciertos eventos de expropiación que afectan cualquiera de los Aeropuertos; y
- (iv) el producto de las fianzas pagaderas por las aerolíneas en relación con la cobranza de cargos de pasajeros en cualquiera de los Aeropuertos.

De conformidad con el Fideicomiso de Garantía, el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía mantiene cuentas bancarias en las que las aerolíneas depositan los montos de los cargos de pasajeros. El Fideicomiso de Garantía incluye un amplio conjunto de normas e instrucciones al Fiduciario del Fideicomiso de Garantía para la administración y el uso de los fondos depositados en esas cuentas bancarias. El Fideicomiso de Garantía primero debe separar las cantidades necesarias en relación con los impuestos, costos y gastos relacionados con nuestra estructura de financiamiento y garantía, reservas, principal e intereses de nuestra deuda vigente, y algunos gastos

operativos y de capital, y debemos cumplir con una serie de condiciones, incluyendo el mantenimiento de una Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda de 1.15 a 1.00, antes de que cualquier cantidad en el Fideicomiso de Garantía pueda ser transferida a nosotros. Una vez que dicho monto es transferido a nosotros, dicho monto deja de ser parte del Colateral y luego es transferido por nosotros a los Desarrolladores, como se muestra en la siguiente tabla:



De conformidad con el Contrato de Crédito, tenemos permitido contratar deuda garantizada preferente adicional, incluyendo refinanciamiento y deuda adicional, sobre una base *pari passu* con nuestra deuda existente y futura, incluyendo deuda conforme al Contrato de Crédito y las Notas (la “Deuda Adicional”). Toda nuestra deuda existente y futura estará garantizada por el Colateral y todos nuestros acreedores garantizados tendrán derecho a repartir de forma proporcional con los tenedores de las Notas todos los recursos generados por el Colateral. De conformidad con el Contrato de Crédito, la contratación de Deuda Adicional está sujeta a la satisfacción de algunas condiciones, tales como la ausencia de incumplimiento conforme a los Documentos de Financiamiento, el cumplimiento de algunas razones financieras después de que surta efectos la Deuda Adicional (incluyendo una Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda y una razón de Cargos de Pasajeros Netos proyectada a la deuda vigente hasta lo que ocurra después entre (x) 30 años desde la fecha de determinación o (y) la vigencia de las Concesiones, en cada caso, de 1.25 a 1.00), la afirmación de dos calificaciones crediticias por lo menos iguales a la Calificación de Grado de Inversión después de que surta efectos la Deuda Adicional, y que la Deuda Adicional no tenga términos más favorables que los previstos en el Contrato de Crédito (tales como una vigencia promedio más amplia que la línea de crédito conforme al Contrato de Crédito, sin pagos programados de principal durante un plazo de 9.5 años a partir de la celebración del Contrato de Crédito, y sin colateral, garantías o mejora de crédito adicional).

### ***El Convenio entre Acreedores***

La garantía sobre el Colateral y los derechos de los tenedores de nuestra deuda estarán sujetos a las disposiciones de un convenio entre acreedores, estarán fechados en la fecha de cierre de esta oferta, entre nosotros, el administrativo agente conforme al Contrato de Crédito, actuando en nombre y para el beneficio de los acreedores en virtud del mismo, el Fiduciario de Emisión, actuando en nombre y para el beneficio de los tenedores de las Notas, Citibank, N.A., como Agente de Garantías Extranjero y Agente de Acreedores, y Banco Nacional de México, S.A., Integrante del Grupo Financiero Banamex, División Fiduciaria, como Agente de Garantías Nacional (el “Convenio entre Acreedores”). La contratación de Deuda Adicional por nosotros también está condicionada a que el Fiduciario

de Emisión y los demás proveedores de Deuda Adicional (o cualquier agente en su nombre) celebren y se conviertan en parte del Convenio entre Acreedores en o antes de la contratación de dicha Deuda Adicional.

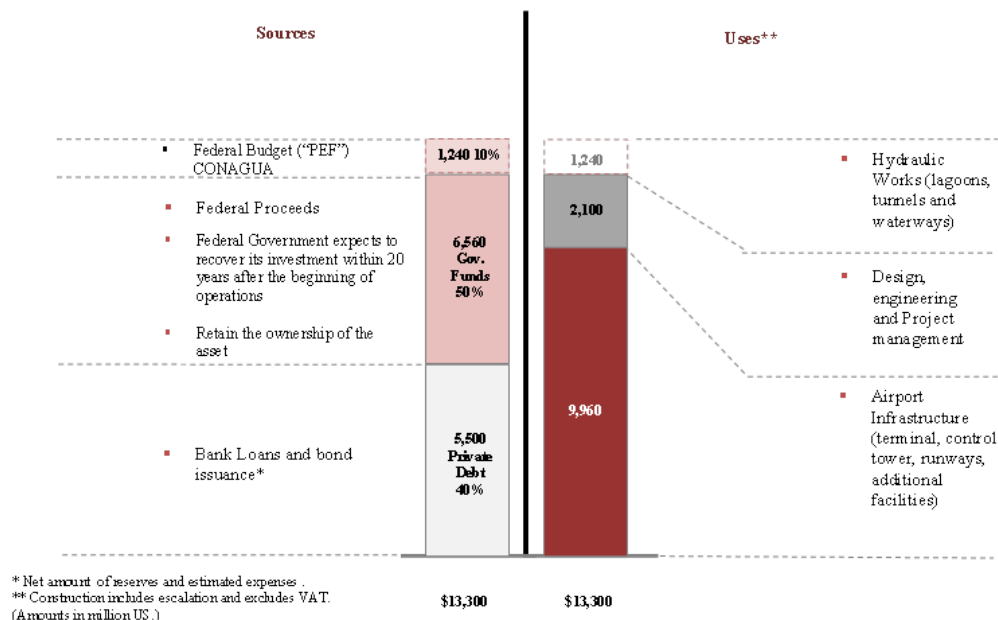
El Convenio entre Acreedores requiere de ciertos procedimientos, incluyendo algunos avisos y una votación entre acreedores, que deben seguirse para instruir a los Agentes de Garantía el iniciar cualquier acción de cumplimiento con respecto al Colateral. Dependiendo del tipo de incumplimiento, se requerirá el voto de todas las clases, o únicamente ciertas clases de nuestra deuda. Para aquellos eventos que se consideran eventos de incumplimiento fundamentales conforme al Convenio entre Acreedores, los Agentes de Garantía y el Agente de acreedores requerirán la instrucción de la mayoría de nuestros acreedores preferentes garantizados que tengan deuda bancaria. Para cualquier otro evento de incumplimiento, será necesaria la instrucción de la mayoría de nuestros acreedores preferentes garantizados que tengan cualquier tipo de deuda (incluidos los tenedores de las Notas actuando a través del Fiduciario de Emisión).

No obstante, el Convenio entre Acreedores establece que si 90 días después de la fecha en que el Agente de Acreedores notifique a todos los tenedores de nuestra deuda acerca un determinado evento de incumplimiento, el voto necesario de acreedores garantizados preferentes no ha dado instrucciones al Agente de Acreedores para tomar una acción de cumplimiento, entonces la mayoría de dichos acreedores que tienen deuda bancaria (y que emitan un voto afirmativo o negativo dentro de esos 90 días) tendrán derecho a instruir a la realización de la acción de cumplimiento.

### Plan General de Financiamiento

El programa de construcción y presupuesto para el Nuevo Aeropuerto, incluyendo las obras de activación y complementarias, fueron preparados por el director del proyecto Parsons Corporation. El financiamiento total que se requiere para la construcción y operación inicial del Nuevo Aeropuerto se estima en hasta US\$13.3 mil millones de dólares, de los cuales aproximadamente el 60% será aportado por el gobierno mexicano a través del uso de los fondos públicos, y se espera que aproximadamente el 40% sea financiado por una combinación de préstamos bancarios (principalmente a través de la deuda contratada de conformidad con el Contrato de Crédito) y la oferta de valores de deuda en los mercados de capitales nacionales e internacionales, incluyendo las Notas ofrecidas.

El siguiente diagrama resume el plan de financiamiento para el desarrollo del Nuevo Aeropuerto, incluyendo la aportación del gobierno mexicano de los fondos del presupuesto federal:



## **Fortalezas**

Creemos que el Aeropuerto Existente, que se espera que genere los cargos de pasajeros que se usarán para pagar las Notas hasta el inicio de operaciones del Nuevo Aeropuerto, y nuestra estructura de financiamiento y garantía tienen las siguientes ventajas:

### ***Estructura de Garantía Sólida y Estable, Aplicando los Cargos de Pasajeros a la Amortización de la Deuda Antes de Otros Usos Aeroportuarios, Incluyendo Gastos de Operación***

El financiamiento para el desarrollo del Nuevo Aeropuerto está estructurado como una bursatilización de cuentas por cobrar de cargos de pasajeros derivado de la operación del Aeropuerto Existente y, al inicio de sus operaciones comerciales, del Nuevo Aeropuerto. Sin embargo, se estima nuestra capacidad de pago con base únicamente en cuentas por cobrar por cargos de pasajeros derivado de la operación del Aeropuerto Existente. El riesgo de construcción y el riesgo de un incumplimiento o retraso para completar el desarrollo del Nuevo Aeropuerto, por tanto, se mitigan significativamente. Por otra parte, los cargos de pasajeros, que representan la principal fuente de pago de nuestra deuda garantizada preferente conforme a nuestra estructura de financiamiento, han sido históricamente la principal fuente estable de ingresos generados por el Aeropuerto Existente.

Además, como resultado de la cesión de los cargos de pasajeros y los derechos de cobro de los mismos a nosotros y su posterior aportación por nosotros al Fideicomiso de Garantía, los cargos de pasajeros son segregados en un vehículo independiente cuyo principal objetivo es la administración de las cantidades adeudadas o que deban pagarse del cobro de los cargos de pasajeros y el uso de dichos fondos, principalmente para pagar nuestra deuda. Esta estructura ofrece a nuestros acreedores, incluyendo a los tenedores de las Notas, una reclamación preferente en los cargos de pasajeros, incluso por encima de los costos de operación del Aeropuerto Existente. El Emisor no es responsable de los gastos de operación del Aeropuerto Existente o del Nuevo Aeropuerto y los flujos de efectivo del Fideicomiso de Garantía son liberados al Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México y posteriormente a los Desarrolladores únicamente después del pago de la deuda y la satisfacción de las condiciones establecidas en el Contrato de Crédito y los Convenios de Emisión para hacer pagos restringidos.

### ***Activo Nacional Clave***

La operación del Aeropuerto Existente y los planes de desarrollo y construcción del Nuevo Aeropuerto están estrechamente alineados con los objetivos del gobierno mexicano, incluyendo el apoyo al desarrollo económico y de infraestructura del país, y el fomento al crecimiento de los viajes nacionales e internacionales dentro de y hacia México. El Nuevo Aeropuerto es una prioridad nacional clave y desempeña un papel vital en el apoyo de un mayor crecimiento de la actividad económica, el comercio y los viajes a través de la conectividad con las ciudades globales en todo el mundo. De acuerdo con la Organización Mundial del Turismo, en 2015 México se ubicó entre los diez primeros países del mundo en términos de visitantes extranjeros y ocupó el primer lugar en términos de visitantes extranjeros que viajan a América Latina y el Caribe. El Aeropuerto Existente es, y se espera que el Nuevo Aeropuerto sea, el aeropuerto principal y más grande de México, lo que representa un elemento de infraestructura crítica para los negocios de México, el turismo y el comercio. El Aeropuerto Existente ha servido como el centro internacional de México y un importante centro regional para Centroamérica, lo que facilita una parte importante de la actividad económica, el comercio y los negocios de México con otros países.

El papel crítico del Aeropuerto Existente en la industria de la aviación mexicana se subraya por el hecho de que, en los últimos años, ha representado aproximadamente el 33.3% del total del tráfico de pasajeros en México. En promedio, más de 105,000 pasajeros utilizan el Aeropuerto Existente diariamente, desde y hacia 107 destinos. El Aeropuerto Existente es y se espera que el Nuevo Aeropuerto sean generadores clave de empleo directo con aproximadamente 1,183 puestos de trabajo directos actualmente en el Aeropuerto Existente, además de miles de empleos indirectos generados por empresas y negocios vinculados al Aeropuerto Existente, incluyendo atracciones turísticas. Además, durante los trabajos preparatorios en el Nuevo Aeropuerto, se han creado más de 1,800 puestos de trabajo directos y se espera que ese número llegue a 2,000 en 2017. Se espera que el Nuevo Aeropuerto genere alrededor de 160,000 puestos de trabajo durante su construcción, y alrededor de 450,000 en su fase de desarrollo máximo.

### ***Aeropuerto Estratégicamente Situado, con Posición Dominante***

El Aeropuerto Existente es y se espera que el Nuevo Aeropuerto sea el aeropuerto más grande de México en términos de tráfico de pasajeros, y el centro líder de la aviación en México. La ubicación geográfica de la Ciudad de México hace que el aeropuerto sea un centro adecuado tanto para el tráfico de pasajeros nacionales como internacionales, especialmente dado que proporciona un fácil acceso a y desde varias ciudades importantes, que une a las ciudades mexicanas y a México con el mundo. Mientras que la desregulación de la industria aérea de México ha dado lugar a nuevas rutas punto a punto entre ciudades populares, los viajes de punto a punto no siempre son posibles en las principales aerolíneas comerciales. El Aeropuerto Existente da servicio a 55 destinos internacionales (31 en Estados Unidos y Canadá, 17 en América Latina, 6 en Europa y uno en Asia) y 52 destinos nacionales, y tiene un papel central en la red de transporte de todo el país.

El Aeropuerto Existente está bien conectado con la región circundante por varios enlaces, incluyendo una línea de metro, un carril dedicado de autobús, dos terminales de autobuses y vías de acceso vinculadas a las principales autopistas. Estos amplios vínculos de transporte terrestre facilitan el acceso al aeropuerto y lo convierten en la puerta de entrada principal no sólo para el área metropolitana de la Ciudad de México sino también para otras ciudades dentro de México para los visitantes que utilizan el aeropuerto como un centro regional. Además, debido a la proximidad del Nuevo Aeropuerto con la ubicación del Aeropuerto Existente, el Nuevo Aeropuerto será capaz de aprovechar la infraestructura existente que ahora da servicio del Aeropuerto Existente. Dos de las principales vías de acceso al Nuevo Aeropuerto, la autopista Peñón-Texcoco y el Circuito Exterior Mexiquense, que bordean los límites sur y oeste del Nuevo Aeropuerto, respectivamente, necesitarían únicamente modificaciones moderadas para acomodar el acceso al Nuevo Aeropuerto. Por otra parte, el plan de conectividad para el Nuevo Aeropuerto desarrollado por el Nuevo Desarrollador y la SCT contempla la mejora de la conectividad directa al Nuevo Aeropuerto con la construcción y/o modernización de un total de 19 vías de acceso, incluyendo la construcción de cuatro nuevas carreteras, seis nuevos pasos elevados y la mejora de los nueve caminos de acceso existentes, así como la mejora de las vías de acceso a la zona metropolitana de México con la actualización y ampliación de las ocho principales vías de acceso, y en 2030 con la construcción adicional de cuatro sistemas de transporte multimodal y dos líneas de metro.

### ***Larga Vigencia de la Concesión con Opción de Renovación***

La Concesión del Aeropuerto Existente tiene una vigencia inicial de 50 años hasta el 1 de noviembre de 2048, y el Desarrollador Existente tiene una opción para ampliar dicha vigencia por un plazo adicional de 50 años hasta el 2098. A partir del inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, la Concesión del Aeropuerto Existente será terminada y sustituida por la Concesión del Nuevo Aeropuerto, con una vigencia inicial de 50 años y una opción para el Nuevo Desarrollador, sujeto a ciertas condiciones, de ampliar dicha vigencia por un plazo adicional de hasta 50 años. Esperamos que el Nuevo Aeropuerto comience sus operaciones en el año 2020; por lo tanto, la vigencia inicial de la Concesión del Nuevo Aeropuerto terminaría en 2070, con una opción para extenderse hasta el 2120. La Concesión del Aeropuerto Existente otorga al Desarrollador Existente, y la Concesión del Nuevo Aeropuerto otorgará el Nuevo Desarrollador, el derecho exclusivo de administrar, operar y explotar los Aeropuertos por un período prolongado de tiempo, garantizando un flujo constante de cargos de pasajeros disponibles para pagar nuestra deuda.

Después de la apertura del sector aeroportuario mexicano a la inversión privada a mediados de los noventas, el Aeropuerto Existente permaneció como el único aeropuerto en México operado por una entidad de propiedad estatal. Creemos que el Desarrollador Existente y el Nuevo Desarrollador, al ser subsidiarias de la SCT, crean un alineamiento entre los objetivos de los titulares de las concesiones y los del gobierno de México, proporcionando a las operaciones de los Aeropuertos más estabilidad a corto y largo plazo.

### ***Larga Historia de Crecimiento Sostenido de Pasajeros***

Entre 2010 y 2015, el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente ha aumentado a una TCAC del 9.8%, con un aumento en el tráfico de pasajeros nacionales e internacionales a una TCAC del 8.6% y 10.4%, respectivamente, durante dicho período. El Aeropuerto Existente tiene una base estable y diversificada de pasajeros de varios mercados, incluyendo Estados Unidos, Centroamérica y Sudamérica y Europa. Esto ha contribuido a que

el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente sea relativamente resistente a los efectos de la estacionalidad y los ciclos económicos que afectan a regiones y negocios específicos y el tráfico de turismo.

### ***Cargos de Pasajeros Denominados en Dólares de EE.UU., Cargos de Pasajeros Ajustados por Inflación y Cargos de Pasajeros Ajustables***

Las tarifas de cargos de pasajeros están denominadas en dólares de EE.UU. y se ajustan anualmente para reflejar la inflación con base en el Índice de Precios al Consumidor para todos los Consumidores Urbanos publicado por la Oficina de Estadísticas Laborales de Estados Unidos. Esto ha permitido que los cargos de pasajeros continúen siendo resistentes al valor del peso mexicano contra el dólar de EE.UU., y a la inflación. Adicionalmente, las tarifas de los cargos de pasajeros pueden estar sujetas a cambios a solicitud de los Desarrolladores. Con efectos a partir de enero de 2014, la SCT autorizó al Desarrollador Existente un aumento del 74.3% y un aumento del 38.1% en las tarifas internacionales y las tarifas nacionales, respectivamente. Este aumento en las tarifas de cargos de pasajeros no tuvo efectos adversos en el tráfico de pasajeros durante 2014 o 2015, ya que el tráfico de pasajeros aumentó un 8.6% en 2014 en comparación con 2013 y un 12.2% en 2015 en comparación con 2014, de forma consistente con las tasas de crecimiento observadas en años anteriores. Esto puede ser debido al hecho de que los cargos de pasajeros representan un pequeño porcentaje del costo total del viaje. Los Desarrolladores pueden también solicitar que las tarifas de los cargos de pasajeros se extiendan a los pasajeros en tránsito a vuelos de conexión que en la actualidad se consideran pasajeros exentos.

### ***Historia Diversificada y Resistente de las Operaciones de las Aerolíneas***

El Aeropuerto Existente alberga 26 aerolíneas de pasajeros que conectan a la Ciudad de México con 107 destinos nacionales e internacionales en América Latina, Norteamérica, Europa y Asia desde el 30 de junio de 2016. El Aeropuerto Existente tiene una mezcla diversa y equilibrada de transportistas de bajo costo y regionales. Aeroméxico (miembro fundador de la alianza SkyTeam), Interjet y Volaris, las líneas aéreas nacionales más grandes en términos de cargos de pasajeros cobrados, ofrecen el mayor número de rutas hacia y desde el Aeropuerto Existente y usan el Aeropuerto Existente como su centro principal. El Aeropuerto Existente también tiene una importante presencia de prominentes compañías aéreas extranjeras tales como United Airlines, American Airlines, Delta Air Lines y Avianca Holdings, y sirve como un centro para la alianza SkyTeam. A principios de 2016, un avión A380, el avión más grande del mundo, operado por AirFrance aterrizó por primera vez en el Aeropuerto Existente.

En 2015, diez aerolíneas fueron responsables del cobro de aproximadamente el 85.8% de los cargos de pasajeros cobrados en el Aeropuerto Existente, y del transporte de 90.8% del total del tráfico de pasajeros. En 2015, Aeroméxico, la línea aérea de bandera mexicana desde 1934, junto con su línea aérea regional, Aeroméxico Connect, tenía aproximadamente el 41.4% de la participación en el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente, con otras 5 aerolíneas de bajo costo nacionales, Interjet, Volaris, VivaAerobus, Magnicharter y Aeromar que representan aproximadamente el 42.6% del tráfico de pasajeros, y United Airlines, American Airlines y Delta Air Lines que representan el 7.0%. En los últimos años el crecimiento de las aerolíneas de bajo costo en el Aeropuerto Existente ha sido extremadamente positivo. En 2015, el mayor crecimiento en el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente provino de VivaAerobus, seguido por Volaris, Aeroméxico e Interjet. Con la reciente celebración del Contrato de Transporte Aéreo entre México y Estados Unidos, las nuevas aerolíneas de bajo costo de Estados Unidos como JetBlue y Southwest están empezando a entrar en el mercado. Se espera que la mayor parte del crecimiento del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente provenga de una mezcla de aerolíneas de servicio y de bajo costo encabezado por VivaAerobus, Volaris y Aeroméxico.

Mientras que los Desarrolladores mantienen relaciones con varias de las principales aerolíneas, creemos que el valor del Aeropuerto Existente es independiente de sus transportistas, dado su papel como la principal puerta de entrada a México. Además, al 30 de junio de 2016, aproximadamente el 45% de los cargos de pasajeros por pagar por operaciones en el Aeropuerto Existente fueron asegurados por siete aerolíneas que utilizan fianzas de cumplimiento, lo que mitiga nuestro riesgo de cuentas por cobrar a pesar de la concentración de nuestras cuentas por cobrar como se ha descrito anteriormente.

### ***Mercado con Indicadores Macroeconómicos Robustos***

El Aeropuerto Existente está en una posición en la que se beneficia del crecimiento económico, la diversidad y la apertura de México y el desempeño económico de sus principales socios comerciales. Se espera que la fuerza de los indicadores macroeconómicos en México, y las principales medidas de reforma estructural que se han llevado a cabo recientemente en importantes sectores como el sector energético y de telecomunicaciones, contribuyan a un aumento significativo en la inversión extranjera directa y en el crecimiento de las actividades comerciales y servicios. Se espera que tales actividades tengan un impacto positivo en el tráfico aéreo, aumentando la demanda en el Aeropuerto Existente.

México es la décima quinta mayor economía del mundo. En los últimos años, ha atraído a altos niveles de inversión extranjera debido a su fuerte posición competitiva, como resultado de los siguientes factores, entre otros: ubicación geográfica, mano de obra barata, fuerza de trabajo altamente calificada y relativamente joven, red de infraestructura desarrollada y constantemente mejorada (73 aeropuertos abiertos, 117 puertos marítimos, 26,704 kilómetros de vías férreas y más de 377,660 kilómetros de carreteras). México es también una de las economías más abiertas del mundo, con acuerdos de libre comercio firmados con 45 naciones, dándole acceso preferente a más de mil millones de consumidores potenciales, lo que representa más del 60% del PIB mundial. La población de México en el año 2015 ascendió a 119.5 millones, lo que representa un crecimiento de 7 millones, o un 1.4% de crecimiento anual entre 2010-2015.

En 2014, la Ciudad de México tenía un PIB de Ps.2,692.1 mil millones, o aproximadamente 16.5% del PIB de México de acuerdo con el INEGI, que es el PIB más grande de todos los países de América Latina, salvo por Argentina y Brasil, conforme a las estadísticas del Fondo Monetario Internacional. La Ciudad de México tiene una población de aproximadamente 8.9 millones y, junto con su área urbana tiene una población estimada de aproximadamente 20.2 millones en 2016, que representa aproximadamente el 17% de la población de México, aproximadamente del mismo tamaño, en términos de población, que la Ciudad de Nueva York y Sao Paulo, ambos con aproximadamente 20.6 millones de habitantes.

El crecimiento de la actividad económica de México y el aumento de la dinámica de comercio han dado lugar a un gran aumento en el tráfico de pasajeros de aeropuertos, que ha crecido a una TCAC de 9.8% entre 2010 y 2015. De acuerdo con el Reporte de Tráfico Independiente, se espera que este crecimiento continúe, con base en el crecimiento económico esperado de México como resultado de una clase media en expansión y un aumento significativo en el turismo, entre otros factores.

### ***Mejoras Regulatorias de Cielo Abierto (Open Skies)***

El 18 de diciembre de 2015, Estados Unidos y México celebraron un Convenio de Transporte Aéreo con el fin de promover y facilitar un sistema internacional de aviación basado en la competencia entre aerolíneas, para facilitar la expansión de oportunidades de transporte aéreo internacional y asegurar el más alto grado de seguridad en el transporte aéreo. El nuevo convenio, que sustituyó al convenio que había estado en vigor desde 1960, entró en vigor el 21 de agosto de 2016, después de la aprobación por el Senado de la República y las autoridades competentes de Estados Unidos. El nuevo convenio prevé un aumento de servicios en las rutas existentes entre ambas naciones, así como la adición de nuevas rutas y un aumento en la frecuencia de vuelos en las rutas existentes. El convenio también otorga a las aerolíneas mexicanas la capacidad de penetrar aún más los mercados internacionales, ya que permite a las aerolíneas de ambos países operar vuelos entre Estados Unidos y México, recoger pasajeros y continuar con los vuelos a un tercer país. El cabotaje (vuelos nacionales operados por aerolíneas extranjeras) no está previsto en el nuevo convenio. La adición de nuevas rutas entre ciudades secundarias en México es un factor que puede afectar el volumen de tráfico de pasajeros en general al reducir el número de pasajeros de conexión utilizando los Aeropuertos. Sin embargo, cualquier disminución de pasajeros de conexión no tendrá impacto en nuestra capacidad para pagar nuestra deuda, que se basa únicamente en los flujos de efectivo generados por el cobro de los cargos de pasajeros en el Aeropuerto Existente, actualmente cobrada únicamente a los pasajeros que salen (a excepción de los pasajeros exentos).

Creemos que el nuevo Contrato de Transporte Aéreo elevará y fortalecerá aún más la relación comercial y económica entre Estados Unidos y México y beneficiará a las aerolíneas, los viajeros, las empresas, los aeropuertos, y las comunidades de Estados Unidos y México al permitir mayor acceso al mercado de aerolíneas de pasajeros y de carga que vuelan entre cualquier ciudad de México y cualquier ciudad de Estados Unidos. Creemos que nuestro negocio se ha beneficiado y continuará beneficiándose de acuerdos bilaterales de aviación con Estados Unidos y que

el nuevo Contrato de Transporte Aéreo tendrá un efecto positivo en nuestro nivel de tráfico de pasajeros y las operaciones de los Aeropuertos. A modo de ejemplo, las aerolíneas de bajo costo procedentes de Estados Unidos como JetBlue y Southwest están empezando a entrar al mercado. En general, de acuerdo con el Reporte de Tráfico Independiente, el nuevo Contrato de Transporte Aéreo abre nuevas oportunidades para aerolíneas tanto de México como de Estados Unidos para desarrollar comercialmente más servicios transfronterizos.

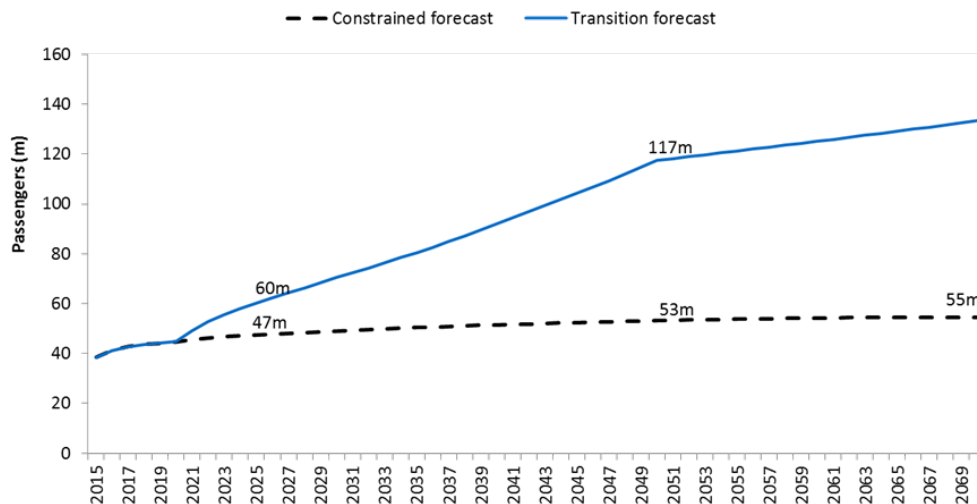
### Reporte de Tráfico Independiente

Los Desarrolladores nombraron a ARUP Group Limited como Consultor de Tráfico Independiente, para llevar a cabo una evaluación independiente del tráfico de pasajeros proyectado y los cargos de pasajeros para los Aeropuertos (el “Reporte de Tráfico Independiente”). El Reporte de Tráfico Independiente, del 3 de septiembre de 2016, se adjunta como Anexo A a este prospecto.

El Reporte de Tráfico Independiente establece con respecto al Aeropuerto Existente que se espera que el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente continúe su crecimiento positivo a través de la apertura del Nuevo Aeropuerto. Sin embargo, debido a limitaciones de capacidad en el Aeropuerto Existente, el tráfico de pasajeros puede crecer a una tasa ligeramente menor a la tasa de crecimiento histórica hasta que el Nuevo Aeropuerto inicie operaciones. Por ejemplo, mientras que se espera que el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente crezca a una TCAC de 4.3% entre 2016 y 2025 en un escenario sin restricciones, se espera que el tráfico de pasajeros proyectado en un escenario con restricciones crezca a una TCAC de 1.6%.

Un aumento de pasajeros por ATM en el largo plazo a un máximo de 135 pasajeros, a través del uso de aviones más grandes y mayores factores de carga puede maximizar la capacidad de las pistas del Aeropuerto Existente a aproximadamente 55 millones de pasajeros por año, en comparación con un pronóstico sin restricciones de 60.2 millones de pasajeros por año para 2025 y 117.4 millones de pasajeros por año para 2050. La siguiente tabla presenta el crecimiento de pasajeros proyectado entre 2015 y 2070, cuando se espera que el Nuevo Aeropuerto opera a su máxima capacidad.

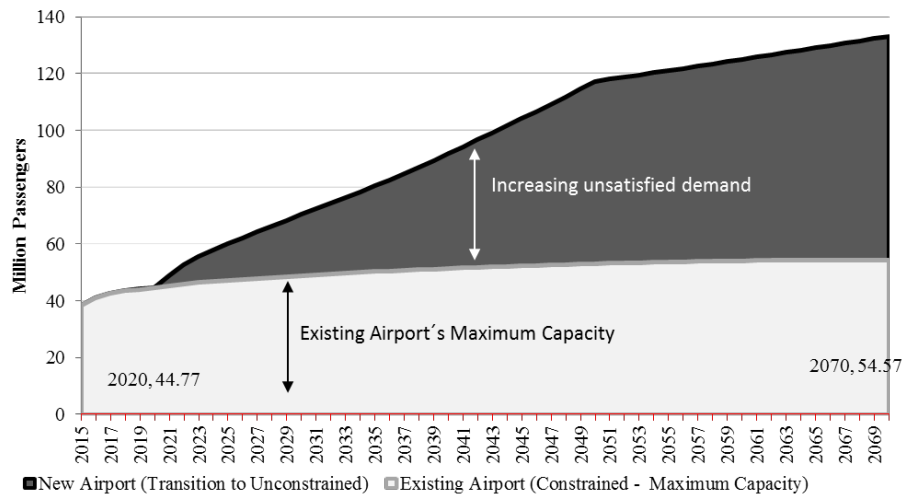
**Proyección de Pasajeros de Largo Plazo – Escenarios Con y Sin Restricciones**



De acuerdo con las proyecciones incluidas en el Reporte de Tráfico Independiente, una vez que la primera fase de la construcción del Nuevo Aeropuerto se haya completado y el Nuevo Aeropuerto se encuentre en funcionamiento, el tráfico de pasajeros de la Ciudad de México ya no estará limitado por las restricciones de lugares de aterrizaje en el Aeropuerto Existente. El siguiente gráfico muestra las tasas de crecimiento proyectadas para el Nuevo Aeropuerto hasta el 2025 y después de 2025 asumiendo la finalización de la primera fase de la construcción del Nuevo Aeropuerto y una apertura en octubre de 2020.



### Long-Term Passenger Forecast and CAGR



De 2016 a 2025, se espera que el tráfico de pasajeros crecerá a una TCAC del 4.3%, aumentando el tráfico de pasajeros nacionales a una TCAC más lenta del 2.6%, y el tráfico de pasajeros internacional a una TCAC de 7.2%. Después de 2025, se espera que la tasa de crecimiento sea más moderada, en alrededor del 2.7% anual entre 2025 y 2050, aumentando el crecimiento de tráfico internacional a una TCAC del 2.9% y el tráfico nacional a una TCAC de 2.6%. El crecimiento del tráfico de pasajeros general a largo plazo de 2016 a 2070, cuando el tráfico es proyectado a alcanzar aproximadamente 133 millones de pasajeros el año, se espera que sea del 2.3% anual.

Las proyecciones y conclusiones en el Reporte de Tráfico Independiente están inherentemente sujetas a incertidumbre y el volumen real de tráfico y los patrones pueden diferir significativamente de los proyectados. En consecuencia, se advierte a los inversionistas a no depositar confianza indebida en las proyecciones y los supuestos contenidos en el Reporte de Tráfico Independiente.

## LA OFERTA

*El siguiente resumen destaca información seleccionada sobre los términos de las Notas y no pretende ser completa. No contiene toda la información que puede ser importante para usted. Para una comprensión más completa de las Notas, debe leer todo el prospecto de colocación cuidadosamente, incluyendo “Descripción de las Notas”.*

Emisor .....	Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México actuando a través de Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria, no en su capacidad individual, sino únicamente como fiduciario
Notas Ofrecidas.....	Notas 2026: Notas garantizadas preferentes al 4.250% por un monto de principal total de US\$1,000,000,000 con vencimiento en 2026. Notas 2046: Notas garantizadas preferentes al 5.500% por un monto de principal total de US\$1,000,000,000 con vencimiento en 2046
Precio de Oferta.....	Notas 2026: 99.009%, más intereses devengados, en su caso, desde el 29 de septiembre de 2016. Notas 2046: 98.631%, más intereses devengados, en su caso, desde el 29 de septiembre de 2016.
Fecha de Vencimiento .....	Notas 2026: 31 de octubre de 2026. Notas 2046: 31 de octubre de 2046.
Intereses.....	Las Notas 2026 devengarán intereses desde e incluyendo el 29 de septiembre de 2016, a una tasa del 4.250% anual.  Las Notas 2046 devengarán intereses desde e incluyendo el 29 de septiembre de 2016, a una tasa del 5.500% anual.
Fecha de Pago de Intereses .....	30 de abril y 31 de octubre de cada año, pagaderos por plazos semestrales vencidos iniciando el 30 de abril de 2017.
Garantía.....	Las Notas estarán garantizadas por un derecho de garantía en primer lugar y grado sobre el Colateral. Los tenedores de las Notas no tendrán derecho a ejecutar el Colateral y sus derechos para ordenar la ejecución del Colateral son significativamente limitados por el Convenio entre Acreedores. Consulte “Descripción de las Notas—Derecho de Garantía”.
Calificación .....	Las Notas serán nuestras obligaciones preferentes garantizadas y clasificarán igual en derecho de pago con todas nuestras otras obligaciones preferentes garantizadas existentes y futuras (sujeto a ciertas obligaciones fiscales con preferencia por ley).  Al 30 de junio de 2016, nuestra deuda total era Ps.18,468.9 millones (US\$1.0 mil millones), toda garantizada por el Colateral. Una vez que surta efectos proforma la oferta y la venta de las Notas, al 30 de junio de 2016, nuestra deuda total habría sido de Ps.[•] millones (US\$[•] millones), la que habría estado garantizada por el Colateral.

Destino de los Fondos..... Los fondos netos estimados de la oferta de las Notas, después de deducir los honorarios y las comisiones de los compradores iniciales y los gastos estimados, serán de aproximadamente US\$[•] millones.

Tenemos la intención de utilizar los fondos netos de la oferta de las Notas para pagar el precio de compra que debemos a los Desarrolladores de conformidad con los Convenios de Cesión de Derechos para la adquisición de los derechos de cobro de los cargos de pasajeros desde el Aeropuerto Existente y el Nuevo Aeropuerto. Consulte “Cargos de Pasajeros y Proceso de Cobranza de Cargos de Pasajeros—Convenios de Cesión de Derechos y Consentimientos de Aerolíneas”. Un monto igual a cada pago del precio de compra pagado de conformidad con los Convenios de Cesión de Derechos será usado por los Desarrolladores para financiar parcialmente el diseño, la construcción y el desarrollo del Nuevo Aeropuerto de conformidad con el Marco de Referencia Bono Verde del NAICM disponible como se describe en “Información Disponible”. Estando pendiente la cesión por los Desarrolladores de estos fondos a proyectos verdes elegibles de acuerdo con el Marco de Referencia Bono Verde del NAICM, la totalidad o una parte de los ingresos netos de esta oferta podrá ser usada para pagar la deuda conforme al Contrato de Crédito.

Adicionalmente, los Desarrolladores harán disponible un informe trimestral (el “Reporte del Bono Verde del NAICM”) sobre la asignación de montos iguales a los fondos netos de acuerdo con el Marco de Referencia Bono Verde del NAICM que incluirá, cuando sea viable, información sobre el impacto ambiental de los proyectos verdes elegibles en el Nuevo Aeropuerto. Los Desarrolladores contratarán a un revisor externo apropiado para revisar la asignación de los fondos netos sobre una base anual y preparar un reporte sobre su conformidad con el Marco de Referencia Bono Verde del NAICM.

Consulte “Destino de los Fondos”.

Montos Adicionales..... Estamos obligados conforme a la ley mexicana a deducir y pagar a las autoridades fiscales mexicanas impuestos mexicanos de retención por los pagos de interés (y los importes considerados intereses) realizados a los tenedores que no sean residentes en México para efectos fiscales, a una tasa del 4.9% si se cumplen ciertos requisitos conforme a la ley mexicana. Consulte “Cuestiones Fiscales—Algunas Consideraciones del Impuesto Sobre la Renta Federal Mexicano”. En términos generales, pagaremos los montos adicionales que sean necesarios para que el monto recibido por los tenedores de las Notas después de las retenciones o deducciones de impuestos en relación con los pagos bajo las Notas no sea menor al monto que los tenedores de las Notas habrían recibido en ausencia de tales retenciones o deducciones, sujeto a ciertas excepciones descritas en “Descripción de las Notas—Montos Adicionales”.

Amortización por Razones Fiscales..... Podemos amortizar todas, pero no menos de todas, las Notas en cualquier momento a un precio igual al 100% del monto de principal de las mismas, más los intereses devengados y no pagados, en su caso, a la fecha de amortización y cualesquiera montos adicionales debidos sobre las mismas. Si, como resultado de ciertos cambios en las leyes fiscales, existe un aumento en los montos adicionales que estamos obligados a pagar de conformidad con las Notas. Consulte “Descripción de las Notas—Amortización Opcional—Amortización por Razones Fiscales”.

Amortización Opcional ..... Es nuestra elección amortizar o no las Notas, total o parcialmente, en cualquier momento y de tiempo en tiempo, antes de la fecha que sea tres meses, con respecto a las Notas 2026, y seis meses, con respecto a las Notas 2046, antes de la fecha de vencimiento de las Notas 2026 y las Notas 2046, respectivamente, a un precio de amortización igual a lo que resulte mayor entre el 100% del monto de principal insoluto de las Notas a ser amortizadas y un precio de amortización con base en una prima de compensación “*make-whole*”, más en cada caso los intereses devengados y no pagados a la fecha de amortización.

Adicionalmente, es nuestra elección amortizar o no las Notas, total o parcialmente, en cualquier momento y de tiempo en tiempo, iniciando en la fecha que sea tres meses, con respecto a las Notas 2026, y seis meses, con respecto a las Notas 2046, antes de la fecha de vencimiento de las Notas 2026 y las Notas 2046, respectivamente, a un precio de amortización igual al 100% del monto de principal insoluto de las Notas a ser amortizadas, más los intereses devengados y no pagados a la fecha de amortización.

Consulte “Descripción de las Notas—Amortización Opcional”.

Amortización Obligatoria..... Estamos obligados a ofrecer el amortizar las Notas a un precio de amortización igual al 100% del monto de principal de las Notas a ser amortizadas, más los intereses devengados y no pagados, en su caso, a la fecha de amortización en caso de que cualquiera de las Concesiones sea expropiada por el gobierno mexicano, o que cualquier Concesión sea terminada o revocada.

Algunas Obligaciones..... Los Convenios de Emisión contienen algunas obligaciones, entre otras, que limitan nuestra capacidad para:

- contratar deuda;
- hacer que el Fideicomiso de Garantía realice pagos restringidos a nosotros;
- crear gravámenes sobre nuestros activos;
- cambiar la naturaleza de nuestro negocio o proyecto;
- realizar una enajenación de activos aportados al Fideicomiso de Garantía;
- realizar inversiones;
- modificar el Contrato de Fideicomiso;
- cancelar o terminar cualquier Contrato del Proyecto;
- celebrar operaciones de cobertura con fines especulativos; y
- modificar la concesión del Aeropuerto Existente o nuestro contrato de prestación de servicios con ASA.

Todas estas limitaciones y restricciones están sujetas a una serie de calificaciones y excepciones significativas. Consulte “Descripción de las Notas—Obligaciones”.

Restricciones de Transmisión .....	<p>Nosotros no hemos inscrito y no inscribiremos las Notas de conformidad con la Ley de Valores, la Ley del Mercado de Valores de México o las leyes de valores de cualquier otra jurisdicción. Las Notas están sujetas a restricciones de transmisión y únicamente pueden ser ofrecidas en operaciones exentas de o no sujetas a los requerimientos de registro de la Ley de Valores.</p> <p>Las Notas no han sido y no serán inscritas en el RNV mantenido por la CNBV y no pueden ser ofrecidas públicamente en México. La Notas únicamente pueden ser ofrecidas en México de conformidad con las excepciones de registro previstas en el artículo 8 de la Ley del Mercado de Valores de México. Consulte “Restricciones de Transmisión”.</p>
Emisiones Adicionales .....	<p>Sujeto a las obligaciones en los Convenios de Emisión, nosotros podemos de tiempo en tiempo, sin el consentimiento de los tenedores de las Notas, emitir nuevos valores con los mismos términos y condiciones que las Notas en todos los aspectos. Cualquier emisión adicional podrá ser consolidada con, y formar una sola serie con, las Notas que se venden en esta oferta.</p>
Forma y Denominación.....	<p>Las Notas serán emitidas en forma de Notas globales de forma nominativa. Las Notas globales serán canjeables o transferibles, según sea el caso, por Notas definitivas certificadas en forma nominativa sin cupones de intereses únicamente en circunstancias limitadas. Las Notas serán emitidas en forma nominativa en denominaciones de US\$200,000 y múltiplos enteros de US\$1,000 en exceso de dicha cifra. Consulte “Descripción de las Notas” y “Asientos, Entrega y Forma”.</p>
Liquidación.....	<p>Las Notas serán entregadas en forma de anotaciones en cuenta únicamente a través de The Depository Trust Company (“DTC”) para las cuentas de sus participantes directos e indirectos, incluyendo Euroclear Bank S.A./N.V., como operador del Sistema Euroclear (“Euroclear”) y Clearstream Banking, <i>société anonyme</i>, Luxemburgo (“Clearstream”).</p>
Ley Aplicable.....	<p>Los Convenios de Emisión y las Notas estarán regidas por, y serán interpretadas de conformidad con, las leyes del Estado de Nueva York.</p>
Fiduciario de Emisión, Registrador, Agente de Pago y Agente de Transferencia.....	<p>HSBC Bank USA, National Association</p>
Agente de Listado de Singapur.....	<p>Jones Day</p>
Listado .....	<p>Tenemos la intención de solicitar que las Notas sean listadas y cotizadas en la SGX-ST. Las Notas son operadas en la SGX-ST en un tamaño de lote mínimo de US\$200,000 mientras cualquiera de las Notas esté listada en la SGX-ST y las reglas de la SGX-ST así lo exijan.</p>
Factores de Riesgo.....	<p>La inversión en las Notas implica riesgos significativos. Consulte “Factores de Riesgo” que inicia en la página 27 para un análisis de información que debe considerar antes de invertir en las Notas.</p>

Códigos de Valores..... Se han asignado a las Notas los siguientes códigos de valores:

Notas 2026 conforme a la Regla 144A: CUSIP: 59284M AA2  
ISIN: US59284MAA27

Notas 2026 conforme al Reglamento S: CUSIP: P6629M AA0  
ISIN: USP6629MAA01

Notas 2046 conforme a la Regla 144A: CUSIP: 59284M AB0  
ISIN: US59284MAB00

Notas 2046 conforme al Reglamento S: CUSIP: P6629M AB8  
ISIN: USP6629MAB83

## RESUMEN DE INFORMACIÓN FINANCIERA HISTÓRICA Y OPERATIVA

Las siguientes tablas presentan nuestro resumen de información financiera histórica y cierta información operativa y datos del Aeropuerto Existente en las fechas y para cada uno de los períodos indicados. La información financiera establecida en las siguientes tablas proviene de y debe leerse conjuntamente con, y está calificada en su totalidad por referencia a, nuestros Estados Financieros contenidos en este prospecto.

Nuestros Estados Financieros Auditados y la información financiera auditada que se incluye en este prospecto de colocación han sido preparados de conformidad con las NIIF emitidas por el IASB, y las interpretaciones relacionadas emitidas por el CINIF. Nuestros Estados Financieros Intermedios han sido preparados de conformidad con la Norma de Contabilidad Internacional 34 *Información Financiera Intermedia*, emitida por el IASB. Las NIIF difieren en ciertos aspectos significativos de los GAAP de EE.UU. y de las normas de información financiera y de los principios de contabilidad generalmente aceptados utilizados en otras jurisdicciones. No hemos hecho ningún intento de cuantificar el impacto de esas diferencias por una conciliación de nuestros Estados Financieros u otra información financiera incluida en este prospecto de colocación a los GAAP de EE.UU. u otras normas de información financiera y principios de contabilidad generalmente aceptados. Los instamos a consultar a sus propios asesores en relación con las diferencias entre las NIIF y los GAAP de EE.UU. y cómo estas diferencias pueden afectar nuestros Estados Financieros y el resto de la información financiera incluida en este prospecto de colocación.

Nuestros estados financieros están expresados en pesos mexicanos. La información financiera incluida en este prospecto se presenta en dólares de EE.UU. para conveniencia del lector. Consulte “Presentación de Información Financiera y Otra Información—Moneda”. Para mayor información acerca de la información financiera presentada en este prospecto, consulte “Presentación de Información Financiera y Otra Información” y “Comentarios y Análisis de la Administración sobre la Condición Financiera y los Resultados de Operación”.

	Años Terminados el 31 de diciembre de				Seis Meses Terminados el 30 de junio de		
	2013 (Ps.)	2014 (Ps.)	2015 (Ps.)	2015 <sup>(1)</sup> (US\$)	2015 (Ps.)	2016 (Ps.)	2016 <sup>(2)</sup> (US\$)
<b>Información del Estado de Resultados:</b>							
Utilidad y ganancias:							
Ingresos por intereses .....	1,154.8	1,215.8	4,321.1	272.3	2,668.4	594.4	32.9
Otros ingresos por intereses bancarios.....	7.7	8.3	68.1	4.3	22.2	90.9	5.0
Ganancia cambiaria.....	6.6	-	3,651.7	230.1	979.3	3,511.1	194.2
Ganancia en valor razonable de instrumentos financieros.....	4.9	6.1	-	-	-	-	-
Ganancia en extinción de deuda.....	-	74.5	-	-	-	-	-
	<u>1,174.0</u>	<u>1,304.7</u>	<u>8,040.9</u>	<u>506.7</u>	<u>3,669.9</u>	<u>4,196.4</u>	<u>232.1</u>
Costos, gastos y pérdidas:							
Gastos por intereses .....	119.7	120.4	326.1	20.5	98.9	247.3	13.7
Pérdida cambiaria .....	--	21.2	1,144.8	72.1	268.0	1,164.8	64.4
Gastos de operación .....	6.0	12.6	137.8	8.7	60.3	107.6	6.0
	<u>125.7</u>	<u>154.2</u>	<u>1,608.7</u>	<u>101.3</u>	<u>427.2</u>	<u>1,519.7</u>	<u>84.1</u>
Ganancia del ejercicio .....	1,048.3	1,150.5	6,432.2	405.4	3,242.7	2,676.7	148.0

(1) Las cifras en dólares de EE.UU. están convertidas al tipo de cambio de Ps.15.8710 por dólar de EE.UU., que fue el promedio para el año 2015 de todos los tipos de cambio publicados por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación como el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano.

(2) Las cifras en dólares de EE.UU. están convertidas al tipo de cambio de Ps.18.0774 por dólar de EE.UU., que fue el promedio para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 de todos los tipos de cambio publicados por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación como los tipos de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano.

	Al 31 de diciembre de				Al 30 de junio de	
	2013 (Ps.)	2014 (Ps.)	2015 (Ps.)	2015 <sup>(1)</sup> (US\$)	2016 (Ps.)	2016 <sup>(2)</sup> (US\$)
<b>Información del Estado de Posición Financiera:</b>						
Activos circulantes:						
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido .....	648.9	942.1	4,059.7	234.1	5,638.7	303.9
Cuentas por cobrar de corto plazo .....	3,515.9	864.6	6,022.7	347.3	6,257.2	337.2
Total activos circulantes .....	4,164.8	1,806.7	10,082.4	581.4	11,895.9	641.1
Activos no circulantes:						
Cuentas por cobrar de largo plazo .....	-	13,758.0	44,346.1	2,557.5	44,874.6	2,418.5
Otras cuentas por cobrar .....	4.9	0.9	0.9	0.1	0.9	-
Total activos .....	4,169.7	15,565.6	54,429.4	3,139.0	56,771.4	3,059.6
Pasivos circulantes:						
Cuenta por pagar a fideicomitente y otras cuentas por pagar .....	552.9	1,230.7	4,561.0	263.0	4,620.9	249.0
Porción de corto plazo del crédito bancario de largo plazo .....	1,601.1	83.7	53.0	3.1	65.8	3.5
Total pasivos circulantes .....	2,154.0	1,314.4	4,614.0	266.1	4,686.7	252.5
Pasivos no circulantes:						
Crédito bancario de largo plazo .....	-	4,032.2	16,436.9	947.9	17,609.1	949.0
Instrumentos financieros derivados .....	105.0	-	-	-	-	-
Total pasivos .....	2,259.0	5,346.6	21,050.9	1,214.0	22,295.8	1,201.5
Capital fiduciario:						
Aportaciones de capital .....	1,897.5	9,068.5	25,795.6	1,487.7	24,216.0	1,305.1
Utilidades retenidas .....	13.2	1,150.6	7,582.9	437.3	10,259.6	552.9
Total capital fiduciario .....	1,910.7	10,219.1	33,378.5	1,925.0	34,475.6	1,858.0
Total .....	4,169.7	15,565.7	54,429.4	3,139.0	56,771.4	3,059.5

- (1) Las cifras en dólares de EE.UU. están convertidas a un tipo de cambio de Ps. 17.3398 por dólar de EE.UU., que fue el tipo de cambio publicado por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 2015 como el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano.
- (2) Las cifras en dólares de EE.UU. están convertidas a un tipo de cambio de Ps.18.5550 por dólar de EE.UU., que fue el tipo de cambio publicado por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación el 30 de junio de 2016 como el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano.



	Años Terminados el 31 de diciembre de				Seis Meses Terminados el 30 de junio de		
	2013	2014	2015	2015 <sup>(1)</sup>	2015	2016	2016 <sup>(2)</sup>
	(Ps.)	(Ps.)	(Ps.)	(US\$)	(Ps.)	(Ps.)	(US\$)
<b>Información de Flujos de Efectivo:</b>							
<b>Actividades de Operación:</b>							
Cargos de pasajeros cobrados .....	3,153.1	4,833.2	6,762.8	426.1	3,045.2	3,855.4	213.3
Gastos administrativos del fideicomiso .....	(3.7)	(3.6)	(724.6)	(45.7)	(66.8)	(118.7)	(6.6)
Impuestos y retenciones pagados en nombre del fideicomitente .....	(432.5)	(630.6)	(915.7)	(57.7)	(403.1)	(552.0)	(30.5)
Flujos de efectivo netos de actividades de operación .....	2,716.9	4,199.0	5,122.5	322.7	2,575.3	3,184.7	176.2
<b>Actividades de Inversión:</b>							
Intereses recibidos .....	7.7	8.3	68.1	4.3	22.2	90.9	5.0
Flujos de efectivo netos de actividades de inversión .....	7.7	8.3	68.1	4.3	22.2	90.9	5.0
<b>Actividades de Financiamiento:</b>							
Distribuciones al fideicomitente .....	(1,898.0)	(5,711.6)	(13,201.8)	(831.8)	(739.1)	(1,518.3)	(84.0)
Producto de créditos bancarios .....	-	4,006.4	11,223.1	707.1	-	-	-
Pago de instrumentos financieros .....	(104.3)	(117.0)	-	-	-	-	-
Pago de garantías .....	(20.7)	(12.2)	-	-	-	-	-
Intereses pagados .....	(30.0)	(15.7)	(94.3)	(5.9)	(29.5)	(178.1)	(9.9)
Amortizaciones de crédito .....	(734.2)	(2,064.1)	-	-	-	-	-
Flujos de efectivo netos de actividades de financiamiento .....	(2,787.2)	(3,914.2)	(2,073.0)	(130.6)	(768.6)	(1,696.4)	(93.9)
Aumento (disminución) neto en efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido .....	(62.6)	293.1	3,117.6	196.4	1,828.9	1,579.2	87.3
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al inicio del ejercicio .....	711.6	648.9	942.1	59.4	942.1	4,059.7	224.6
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al final del ejercicio .....	649.0	942.0	4,059.7	255.8	2,771.0	5,638.9	311.9

- (1) Las cifras en dólares de EE.UU. están convertidas al tipo de cambio de Ps.15.8710 por dólar de EE.UU., que fue el promedio para el año 2015 de todos los tipos de cambio publicados por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación como el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano.
- (2) Las cifras en dólares de EE.UU. están convertidas al tipo de cambio de Ps.18.0774 por dólar de EE.UU., que fue el promedio para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 de todos los tipos de cambio publicados por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación como los tipos de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano.

## Tráfico de Pasajeros Histórico

El Aeropuerto Existente ha visto crecer el tráfico de pasajeros en los últimos cinco años. Las tendencias históricas en el tráfico de pasajeros y en el tráfico de pasajeros de paga entre 2011 y 2015, y en los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2015 y el 30 de junio de 2016 se exponen a continuación.

	Años Terminados el 31 de diciembre de					Seis Meses Terminados el 30 de junio de		TCAC 2011-2015
	2011	2012	2013	2014	2015	2015	2016	
	(en millones de Pasajeros, excepto ATMs y porcentajes)							
<b>ATMs</b>	350,032	377,743	392,566	409,954	426,761	207,382	215,208	5.1%
<b>Total de Tráfico de Pasajeros<sup>(1)</sup></b>								
Vuelos Nacionales	17.5	19.7	20.9	22.8	25.7	12.1	13.0	10.1%
Vuelos Internacionales	8.9	9.8	10.6	11.5	12.8	5.9	6.5	9.4%
<b>Total</b>	<b>26.3</b>	<b>29.5</b>	<b>31.5</b>	<b>34.3</b>	<b>38.4</b>	<b>18.1</b>	<b>19.5</b>	<b>10.0%</b>
Porcentaje de crecimiento del año anterior	-	11.83%	6.92%	8.63%	12.20%		7.81%	-
<b>Total de Pasajeros de Salida (incluyendo pasajeros exentos)</b>								
Vuelos Nacionales	8.8	9.9	10.5	11.4	12.9	6.1	6.5	10.1%
Vuelos Internacionales	4.5	4.9	5.3	5.8	6.4	3.0	3.3	9.3%
<b>Total</b>	<b>13.2</b>	<b>14.8</b>	<b>15.8</b>	<b>17.2</b>	<b>19.2</b>	<b>9.0</b>	<b>9.7</b>	<b>9.8%</b>
Porcentaje de crecimiento del año anterior	-	12.0%	7.0%	8.5%	11.9%		8.0%	-
<b>Total de Tráfico de Pasajeros de Paga<sup>(2)</sup></b>								
Vuelos Nacionales <sup>(3)</sup>	6.9	7.6	8.2	8.7	9.7	4.5	4.9	8.8%
Vuelos Internacionales <sup>(4)</sup>	3.7	4.0	4.3	4.6	4.9	2.3	2.5	7.4%
<b>Total</b>	<b>10.6</b>	<b>11.6</b>	<b>12.5</b>	<b>13.3</b>	<b>14.6</b>	<b>6.8</b>	<b>7.4</b>	<b>0.1</b>
Porcentaje de crecimiento del año anterior	-	9.1%	8.0%	6.6%	9.5%	-	8.1%	-
<b>Total Pasajeros de Paga como Porcentaje del Total de Pasajeros</b>								<b>Promedio 2011-2015</b>
Vuelos Nacionales	26.2%	25.8%	26.0%	25.5%	25.2%	25.1%	25.1%	25.7%
Vuelos Internacionales	14.0%	13.4%	13.6%	13.4%	12.7%	12.5%	12.7%	13.4%
<b>Total</b>	<b>40.2%</b>	<b>39.2%</b>	<b>39.6%</b>	<b>38.9%</b>	<b>37.9%</b>	<b>37.7%</b>	<b>37.8%</b>	<b>39.2%</b>

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

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

(3) Tarifas Nacionales Aplicables: US\$14.90 durante 2011, US\$15.43 durante 2012, US\$15.76 durante 2013, US\$21.96 durante 2014, US\$22.33 durante 2015 y US\$22.37 durante 2016.

(4) Tarifas Internacionales Aplicables: US\$18.34 durante 2011, US\$18.99 durante 2012, US\$19.40 durante 2013, US\$34.15 durante 2014, US\$34.72 durante 2015 y US\$34.78 durante 2016.

Fuente: Desarrollador Existente. Estadísticas históricas de tráfico de pasajeros.

## Cargos de Pasajeros Históricos y Cargos de Pasajeros Netos

La siguiente tabla muestra los cargos de pasajeros y los Cargos de Pasajeros Netos cobrados en el Aeropuerto Existente en los últimos tres años y los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2015 y el 30 de junio de 2016.

	Años Terminados el 31 de diciembre de			Seis Meses Terminados el 30 de junio de		TCAC
	2013	2014	2015	2015	2016	2013-2015
	(en millones de Ps., excepto porcentajes)					
Cargos de pasajeros cobrados <sup>(1)</sup> .....	3,153.1	4,833.2	6,762.8	3,045.2	3,855.4	46.5%
<i>Más</i>						
Intereses recibidos .....	7.7	8.3	68.1	22.2	90.9	197.4%
<i>Menos</i>						
Impuesto al valor agregado .....	432.5	630.6	915.7	403.1	552.0	45.5%
Gastos Administrativos del Fideicomiso <sup>(2)</sup> .....	6.0	12.6	137.8	60.3	107.6	379.2%
Cargos de Pasajeros Netos <sup>(3)</sup> .....	<b>2,722.3</b>	<b>4,198.3</b>	<b>5,777.4</b>	<b>2,604.0</b>	<b>3,286.7</b>	<b>45.7%</b>
Crecimiento de Cargos de Pasajeros Netos .....	-	54.2%	37.6%	-	26.2%	-

(1) Las comisiones de cobranza, que se negocian entre cada aerolínea y el Desarrollador Existente de conformidad con respectivos convenios de cobranza se facturan a y son directamente pagadas por el Desarrollador Existente, a excepción de un pequeño número de aerolíneas internacionales que deducen sus comisiones de cobranza antes de transferir el monto de cargos de pasajeros cobrados al Fideicomiso de Garantía.

(2) Incluye únicamente Gastos Administrativos del Fideicomiso devengados.

(3) Cargos de Pasajeros Netos es una medida financiera que no se calcula o reconoce de acuerdo con las NIIF. Nosotros calculamos Cargos de Pasajeros Netos para cualquier período como el monto de cargos de pasajeros, intereses y otros ingresos depositados en, o acreditados a, sin duplicación, las cuentas de ingresos en el Fideicomiso de Garantía durante dicho período, menos el impuesto al valor agregado debido y por pagar con respecto a tales montos y todos los honorarios, incluidas las comisiones de cobranza, según lo acordado con ciertas aerolíneas que operan en el Aeropuerto Existente, los costos y gastos devengados directamente en relación con el cumplimiento por nosotros de nuestras obligaciones conforme a los Contratos del Proyecto y a los Documentos de Financiamiento por pagar durante dicho período (a excepción de los montos a pagar en concepto de principal e intereses conforme a cualquier Documento de Financiamiento y los gastos de operación y mantenimiento incurridos por el Desarrollador Existente o, desde y después del inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, el Nuevo Desarrollador).

Fuente: Desarrollador Existente.

## Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda

La Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda se calcula para cualquier período como la razón de Cargos de Pasajeros Netos durante dicho período al Servicio de la Deuda por pagar para dicho período (incluyendo, sin duplicación, cualquier impuesto de retención por pagar con respecto a dicho Servicio de la Deuda), incluyendo el servicio de la deuda por pagar conforme al Contrato de Crédito y, a partir de su emisión, las Notas.

La siguiente tabla contiene el cálculo de la Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda para los períodos indicados, que se relaciona con períodos trimestrales desde la celebración del Contrato de Crédito.

	Tres meses terminados				Seis meses terminados			Doce meses terminados	
	2015				2016			2016	
	Ene 28,	Abril 28,	Julio 28,	Oct. 28,	Ene. 28,	Abril 28,	Julio 28,	Julio 28,	Julio 28,
	(en millones de dólares de EE.UU.)								
Cargos de Pasajeros Netos.....	85.1	81.2	90.2	97.0	91.2	96.5	87.9	184.4	359.6
Servicio de la Deuda <sup>(1)</sup> .....	2.5	2.4	2.5	5.5	7.5	8.2	8.3	16.5	17.9
<b>Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda .....</b>	<b>34.23x</b>	<b>33.51x</b>	<b>36.17x</b>	<b>17.70x</b>	<b>12.20x</b>	<b>11.71x</b>	<b>10.59x</b>	<b>11.15x</b>	<b>20.12x</b>

(1) El Servicio de la Deuda es calculado para cualquier período como el monto igual a la suma de todos los pagos debidos durante dicho período con respecto a los Documentos de Financiamiento, ya sea de principal, intereses o comisiones, neto de pagos recibidos por el emisor conforme a contratos *swap* vigentes durante dicho período.



## FACTORES DE RIESGO

*Una inversión en las Notas implica riesgos. Antes de tomar la decisión de invertir en las Notas usted debe considerar cuidadosamente los riesgos que se describen a continuación junto con la demás información contenida en este prospecto. Cualquiera de los siguientes riesgos podría afectar significativamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación y nuestra capacidad para pagar nuestra deuda. En ese caso, el precio de mercado y la liquidez de las Notas podrían verse afectados de manera adversa, y usted podría perder la totalidad o parte de su inversión en las Notas. Los riesgos que se describen a continuación son los que actualmente creemos que nos pueden afectar de manera adversa. Riesgos adicionales que actualmente no conocemos o que actualmente consideramos irrelevantes podrían también afectar nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación y de nuestra capacidad para pagar nuestra deuda.*

### **Riesgos Relacionados con los Cargos de Pasajeros y las Operaciones del Aeropuerto Existente**

#### ***Los cargos de pasajeros dependen de los niveles de tráfico de pasajeros.***

Todos nuestros flujos de efectivo son generados por el cobro de los cargos de pasajeros, que dependen del volumen de tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente y, a partir del inicio de sus operaciones comerciales, el Nuevo Aeropuerto. El tráfico de pasajeros depende de factores fuera de nuestro control, incluyendo la operación exitosa de los Aeropuertos, las condiciones económicas generales en México y en otros lugares, factores económicos, competitivos, regulatorios y otros que afectan a los Aeropuertos, los Desarrolladores o la industria aeronáutica en su conjunto, las fluctuaciones en los precios del petróleo (que pueden tener un impacto negativo en el tráfico como resultado de recargos por combustible u otras medidas adoptadas por las aerolíneas en respuesta a un aumento en los costos del combustible) y cambios en las políticas regulatorias aplicables a la industria de la aviación. Además, el tráfico de pasajeros puede verse afectado negativamente por el atractivo, la asequibilidad y el acceso de otros destinos turísticos en México, como Cancún y Puerto Vallarta, u otros centros regionales en México, como Monterrey. El atractivo de la Ciudad de México como centro de negocios y como destino turístico también puede verse afectado por las percepciones de viajeros respecto a la seguridad y la estabilidad política y social de México. No puede haber ninguna garantía de que el tráfico de pasajeros en los Aeropuertos en el futuro va a igualar o superar los niveles actuales. Cualquier disminución en el tráfico de pasajeros hacia o desde el área metropolitana de la Ciudad de México como resultado de factores como estos podría afectar negativamente a la cantidad de cargos de pasajeros cobrados y por ello nuestra capacidad para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas.

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

La industria de transporte aéreo mexicano y, en consecuencia, el monto de cargos de pasajeros cobrados por nosotros, reciben una notable influencia de las condiciones económicas en México y Estados Unidos. En 2013, 2014 y 2015, el 65.6%, 65.6% y 66.4%, respectivamente, de los pasajeros de paga del Aeropuerto Existente viajó en vuelos nacionales, y el 60.7%, 55.5% y 56.1% de los cargos de pasajeros cobrados en 2013, 2014 y 2015, respectivamente, derivan de los cargos impuestos a los pasajeros nacionales. Cuando las economías de Estados Unidos o de México han estado en recesión en el pasado, el número de pasajeros internacionales en el Aeropuerto Existente que llegan o salen en vuelos con origen en, o destino a Estados Unidos se ha visto afectado negativamente. Además, una gran parte de los pasajeros nacionales en el Aeropuerto Existente son viajeros de negocios, cuya demanda de viajes se ve normalmente afectada negativamente durante los períodos de recesión. El hecho que la Ciudad de México mantenga su posición como un centro internacional de negocios, centro regional y como un destino turístico atractivo depende de una serie de factores, incluyendo la fuerza percibida de la economía mexicana y el atractivo, la asequibilidad y accesibilidad de la Ciudad de México.

En 2015 y el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, el tráfico de pasajeros internacionales en el Aeropuerto Existente aumentó en 10.9% y 10.4%, en comparación con el año anterior y el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, respectivamente. De acuerdo con el Reporte de Tráfico Independiente, se espera que el tráfico internacional de pasajeros continúe aumentando; sin embargo, no podemos predecir cómo las condiciones económicas en Estados Unidos se puedan desarrollar en el futuro o cómo estas condiciones afectarán el tráfico internacional de pasajeros.

En 2015 y el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, el tráfico de pasajeros nacionales en el Aeropuerto Existente aumentó en 12.8% y 6.6%, en comparación con el año anterior y el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2015, respectivamente. En México, las recesiones históricamente han dado lugar a una disminución general en los niveles de tráfico de pasajeros nacionales en comparación con los niveles históricos de tráfico de pasajeros. No podemos predecir cómo las condiciones económicas en México se pueden desarrollar en el futuro o cómo estas condiciones afectarán el tráfico doméstico de pasajeros.

***Las proyecciones de tráfico de pasajeros futuro pueden ser incorrectas.***

Las proyecciones de volumen de tráfico de pasajeros incluidas en el Reporte de Tráfico Independiente han sido preparadas por ARUP Group Limited. En la elaboración del análisis e informes de proyección futura de tráfico de pasajeros, el Consultor de Tráfico Independiente hizo numerosas suposiciones, incluyendo suposiciones respecto de contingencias significativas y otros asuntos. El Consultor de Tráfico Independiente preparó sus proyecciones y comentarios sobre la base de suposiciones, estimaciones y proyecciones que los Desarrolladores consideran razonables en este momento. Sin embargo, tales suposiciones, estimaciones y proyecciones pudieran no precisas y el tráfico de pasajeros real podría ser significativamente diferente. Además, nuestros auditores independientes no han examinado, compilado ni realizado procedimientos con respecto a la información financiera prospectiva o de otro tipo contenida en el Reporte de Tráfico Independiente y, en consecuencia, no expresamos opinión ni cualquier otra forma de garantía con respecto a dicha información. Se advierte a los tenedores de las Notas que no deben basarse indebidamente en las proyecciones y suposiciones contenidas en el Reporte de Tráfico Independiente y en otras partes de este prospecto. El Reporte de Tráfico Independiente contiene importantes discusiones sobre las proyecciones y suposiciones, estimaciones y provisiones utilizadas en su preparación y les instamos a leerlos en su totalidad antes de tomar una decisión de invertir en las Notas.

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

Recientemente, México ha experimentado un período de aumento en la actividad delictiva, debido principalmente a la delincuencia organizada. Estas actividades, su posible incremento y la violencia asociada con ellos pueden tener un impacto negativo en el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente, y por lo tanto en nuestra capacidad para cobrar los cargos de pasajeros en cantidades suficientes para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas.

***Las fluctuaciones en los precios internacionales del petróleo podrían afectar los costos de las aerolíneas, lo que podría aumentar los precios de boletos de avión y reducir la demanda de viajes aéreos, lo que, a su vez, reduciría los niveles de tráfico de pasajeros.***

El combustible representa un costo significativo para las aerolíneas. Los precios internacionales del combustible han experimentado una volatilidad significativa en los últimos años. La mayoría de nuestros clientes aerolíneas utilizan el combustible para aviones a base de queroseno, cuyo precio se basa en los precios *spot* de EE.UU. para ese combustible más el costo de transporte al Aeropuerto Existente. Aunque el precio *spot* de la Costa del Golfo de EE.UU. para el combustible para aviones ha disminuido desde su máximo de US\$4.81 por galón el 12 de septiembre de 2008, ha seguido fluctuando en 2015, con un máximo de US\$1.896 por galón el 14 de mayo de 2015 y un mínima de US\$0.996 por galón el 14 de diciembre de 2015, según la Administración de Información de Energía del Departamento de Energía de Estados Unidos. Al 30 de junio de 2016, el precio *spot* de la Costa del Golfo de EE.UU. para el combustible para aviones fue de US\$1.396 por galón. El precio del combustible puede ser objeto de otras fluctuaciones que resultan de una reducción o aumento en la producción de petróleo, voluntaria o no, por los países productores de petróleo, otras fuerzas del mercado, un aumento general en las hostilidades internacionales, o cualquier ataque terrorista en el futuro. Aunque los precios internacionales del combustible han disminuido en los últimos meses, en el pasado, el aumento de los costos fue únicamente de los factores que dieron lugar a cancelaciones de rutas, disminución en las frecuencias de vuelos y en algunos casos incluso contribuyó a las solicitudes de quiebra de algunas compañías aéreas. Del mismo modo, las recientes reducciones en los precios internacionales de combustible han resultado en recortes presupuestarios en México, afectando el crecimiento económico y el gasto de los consumidores. A pesar de que las fluctuaciones en los precios del petróleo durante los últimos años no han impactado negativamente en el volumen de tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente, futuras fluctuaciones significativas pueden resultar ya sea en un aumento en los precios de los boletos de avión o en una disminución en la demanda de viajes aéreos en general, teniendo un efecto adverso en nuestros flujos de efectivo y en la capacidad de pago de nuestra deuda, incluyendo las Notas.

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

Eventos internacionales como los ataques terroristas en Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, los más recientes ataques terroristas en París y Bruselas y otros ataques atribuidos al Estado Islámico de Irak y Siria o cualquier otra organización, guerras y crisis de salud pública como el brote del Síndrome Respiratorio Agudo Severo (“SARS”) entre 2002 y 2003, la pandemia de Influenza A/H1N1 de 2009-2010, y la pandemia del Ébola en 2014-2015 han interrumpido la frecuencia y el patrón de los viajes aéreos en todo el mundo en los últimos años. Más recientemente, los viajes a otros países de América Latina y el Caribe se han visto afectados como consecuencia del virus Zika. Los ataques terroristas en Estados Unidos el 11 de septiembre, 2001 tuvieron efectos negativos graves en la industria del transporte aéreo, en particular en los transportistas de Estados Unidos y los transportistas que operan servicios internacionales desde y hacia Estados Unidos. El tráfico aéreo en Estados Unidos se redujo drásticamente después de los ataques. En México, el tráfico de aerolíneas y pasajeros disminuyó significativamente, sin embargo, la disminución fue menos grave que en Estados Unidos. El Aeropuerto Existente no experimentó una disminución en el tráfico de pasajeros después del 11 de septiembre de 2001; sin embargo, mantuvo el volumen de tráfico de pasajeros del año anterior, sin crecimiento como se ha visto en años anteriores. Del mismo modo, nuestras operaciones en aeropuertos y el tráfico de pasajeros podrían verse negativamente afectados por ataques terroristas contra aeronaves, tales como los que se produjeron con la aeronave de aerolíneas internacionales que operaba sobre Egipto y Ucrania en 2015. El Aeropuerto Existente experimentó una disminución significativa en el volumen de tráfico de pasajeros en 2009 y 2010 durante la pandemia de la Influenza A/H1N1.

Cualquier ataque terrorista en el futuro, con o sin la participación de aviones, o epidemias globales o regionales como la Influenza A/H1N1 y el virus Zika, podrían afectar negativamente el volumen de tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente, lo que tendría un efecto adverso en nuestros flujos de efectivo y nuestra capacidad para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas.

***Los acontecimientos recientes relativos al referéndum del Reino Unido para dejar la Unión Europea nos podrían afectar de manera adversa.***

El Reino Unido llevó a cabo un referéndum el 23 de junio de 2016 en el que una mayoría votó a favor de la retirada del Reino Unido de la Unión Europea (“Brexit”). Como resultado de esta votación, un proceso de negociación ha comenzado para fijar las condiciones de Brexit y de la relación del Reino Unido con la Unión Europea en el futuro. Los efectos de la votación del Brexit y las percepciones en cuanto al impacto de la retirada del Reino Unido de la Unión Europea pueden afectar negativamente la actividad empresarial y las condiciones

económicas y de mercado en el Reino Unido, la zona euro y en el mundo y podrían contribuir a la inestabilidad en los mercados financieros y cambiarios, incluyendo la volatilidad en el valor del euro. Además, el Brexit podría conducir a una inestabilidad política, legal y económica adicional en la Unión Europea. La inestabilidad en la economía global puede conducir a una pérdida de apetito por los viajes y el gasto del consumidor, lo que podría afectar el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente, en particular con respecto a visitantes extranjeros procedentes de Europa.

Además, cualquiera de los efectos mencionados anteriormente del Brexit, y otros que no podemos prever, podría afectar negativamente al valor de las Notas.

***La competencia de aeropuertos nuevos o existentes en el área metropolitana de la Ciudad de México y otros centros regionales podría tener un impacto negativo en el tráfico de pasajeros.***

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

***La implementación de futuras mejoras de seguridad podría impactar negativamente en el tráfico de pasajeros.***

En octubre de 2001, la Dirección General de Aeronáutica Civil emitió directivas con reglas y regulaciones mejoradas de seguridad en los aeropuertos mexicanos después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 en respuesta a las recomendaciones de la Administración de Seguridad en el Transporte de Estados Unidos. Si la Dirección General de Aeronáutica Civil emite nuevas directrices en el futuro, será necesario implementar nuevas medidas de seguridad mejorada en el Aeropuerto Existente en el cumplimiento de estas directivas. Las medidas de seguridad adoptadas en cumplimiento de las futuras directivas de seguridad o en respuesta a un ataque terrorista o amenaza o epidemias globales o regionales podrían reducir el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente debido a una mayor revisión de pasajeros y equipaje, controles de seguridad más lentos y la imposición de limitaciones en los viajes aéreos. Además, cualquier falla en cualquiera de las medidas de seguridad en el Aeropuerto Existente que se traduzca en una falla de seguridad grave o una amenaza a la seguridad pública, puede resultar en daño a la reputación que también podría afectar de manera adversa el tráfico de pasajeros. Cualquier reducción en el tráfico de pasajeros debido a los acontecimientos descritos anteriormente tendría un efecto adverso en nuestros flujos de efectivo y en nuestra capacidad para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas.

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

Cualquier accidente, incidente o cualquier otro evento que afecte la percepción de las medidas de seguridad de cualquiera de las principales aerolíneas puede afectar su imagen y generar una percepción pública de que es menos seguro o fiable que otras aerolíneas. Estos eventos podrían dañar la demanda del consumidor y el número de pasajeros atendidos por dicha aerolínea, que a su vez afectaría negativamente a la cantidad de cargos de pasajeros cobrados por ella, lo que afectaría negativamente nuestra liquidez y capacidad de pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas.

***La Administración Federal de Aviación de Estados Unidos podría rebajar la calificación de seguridad aérea de México una vez más, lo que podría tener un impacto negativo en el tráfico de pasajeros.***



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

***Las interrupciones en el funcionamiento adecuado de los sistemas de información y otras tecnologías del Desarrollador Existente podrían interrumpir las operaciones en el Aeropuerto Existente y causar una reducción en el tráfico de pasajeros y, por tanto, una disminución de los flujos de efectivo disponibles para nosotros.***

El buen funcionamiento de los sistemas de información en el Aeropuerto Existente es importante para su operación exitosa. Si los sistemas de información críticos fallan o no están disponibles, la capacidad del Desarrollador Existente de ofrecer adecuadamente los servicios aeroportuarios, cobrar los cargos de pasajeros, y mantener sus estándares de seguridad y de clientes, podrían verse afectados de manera adversa. Además, los incidentes como los ataques cibeméticos, los virus, otro software o actividades destructivas o perjudiciales, bajas de proceso, cortes o la liberación accidental de información podrían afectar negativamente los sistemas tecnológicos del Desarrollador Existente y dar lugar a una interrupción de las operaciones en el Aeropuerto Existente. No puede haber ninguna garantía de que los esfuerzos realizados para prevenir o remediar estos incidentes tendrán éxito en evitar daños en las operaciones del Aeropuerto Existente o daños a la reputación. Por lo tanto, cualquiera de los eventos descritos anteriormente podría tener un efecto adverso en el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente, lo que a su vez tendría un efecto negativo en nuestros flujos de efectivo y en nuestra capacidad para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas.

***Los desastres naturales podrían tener un impacto negativo en el tráfico de pasajeros.***

La Ciudad de México se localiza en la región central de México, que se encuentra en el Cinturón Volcánico Transmexicano. Debido a la frecuente actividad sísmica en esa región, la Ciudad de México experimenta temblores e inundaciones de vez en cuando. Los desastres naturales pueden interrumpir o impedir temporalmente las operaciones en el Aeropuerto Existente y/o dañar la infraestructura necesaria para sus operaciones, lo que a su vez tiene un efecto adverso sobre el tráfico de pasajeros. La existencia de desastres naturales en la región de la Ciudad de México ha afectado negativamente, y podría en el futuro afectar negativamente, el tráfico de pasajeros y por lo tanto nuestra capacidad de cobrar los cargos de pasajeros. Las instalaciones físicas en el Aeropuerto Existente están, y las instalaciones del Nuevo Aeropuerto estarán, aseguradas por daños causados por desastres naturales, accidentes u otros eventos similares, y las pérdidas debidas por pérdidas consecuenciales. Sin embargo, en caso de producirse pérdidas, no puede haber garantía de que las pérdidas causadas por daños a las instalaciones físicas del Aeropuerto Existente no excederán los límites preestablecidos en nuestras pólizas de seguro.

***Las operaciones de los Aeropuertos pueden interrumpirse debido a las acciones de terceros fuera de nuestro control.***

Como es el caso con la mayoría de los aeropuertos, las operaciones del Aeropuerto Existente dependerán en gran medida de los servicios de terceros, como las autoridades de control del tráfico aéreo y las aerolíneas. El Aeropuerto Existente también depende del gobierno o de entidades del gobierno mexicano para la prestación de servicios como energía, el suministro de combustible a aeronaves y servicios de seguridad e inmigración. Ni nosotros ni el Desarrollador Existente somos responsables y no podemos controlar los servicios prestados por estas partes. Cualquier interrupción o consecuencia adversa resultante de los servicios de terceros, incluyendo un paro

laboral u otro acontecimiento similar, podría interrumpir las operaciones en el Aeropuerto Existente y no existen garantías de que el Desarrollador Existente será capaz de encontrar un sustituto adecuado para proporcionar este tipo de servicios. Cualquier interrupción de las operaciones en el Aeropuerto Existente puede afectar de manera adversa el tráfico de pasajeros, que a su vez afectaría negativamente nuestros flujos de efectivo y nuestra capacidad para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas.

***El tráfico de pasajeros puede verse afectado por estacionalidad.***

El tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente está sujeto a fluctuaciones estacionales. En general, la demanda de viajes aéreos es típicamente más alta durante los meses de verano y durante la temporada de vacaciones de invierno, dado que hay más viajes de placer durante estos periodos. Nuestra capacidad de cobrar los cargos de pasajeros en general, reflejan esta estacionalidad. Como resultado, nuestros flujos de efectivo por un período trimestral no son necesariamente indicativos de flujos de efectivo por un año entero, y los flujos de efectivo históricos para un período que no son necesariamente indicativos de los flujos de efectivo para ese período en un año posterior. Cualquier evento o factor que afecta negativamente el tráfico de pasajeros durante una temporada en la que esperaríamos volúmenes de tráfico de pasajeros más altos podrían dar lugar a efectos adversos desproporcionados en nuestros flujos de efectivo y nuestra capacidad para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas.

***Las obras de construcción, renovación o remediación en el Aeropuerto Existente podrían tener un impacto negativo en el tráfico de pasajeros.***

El Desarrollador Existente se encuentra actualmente en proceso de implementación de un programa de inversión de capital y la construcción para reparar el hundimiento de la Terminal 2 del Aeropuerto Existente, que alberga, entre otros, todos los vuelos atendidos por Aeroméxico. Aunque el Desarrollador Existente confía en que este plan va a remediar el problema de hundimiento y ayudará a evitar cualquier incidente en la Terminal 2, no podemos dar ninguna garantía de que dicho plan será exitoso o que el volumen de tráfico de pasajeros en la Terminal 2 no se verá afectado de manera adversa. Además, el Desarrollador Existente puede decidir el renovar o llevar a cabo otras reparaciones en el Aeropuerto Existente, mientras que la construcción del Nuevo Aeropuerto está en marcha. Estas renovaciones y reparaciones podrían interrumpir el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente y por lo tanto nuestra capacidad de cobrar los cargos de pasajeros. No podemos asegurar que las operaciones del Aeropuerto Existente no disminuirán o no se verán afectadas negativamente por la construcción en el futuro.

***Las fluctuaciones monetarias pueden afectar negativamente el tráfico de pasajeros en los Aeropuertos o los flujos de efectivo disponibles para pagar nuestra deuda.***

Las Tarifas Internacional y las Tarifas Nacionales son determinadas por el gobierno mexicano, en dólares de EE.UU., y los cargos de pasajeros son cobrados por las aerolíneas que operan en el Aeropuerto Existente en pesos o en dólares de EE.UU., dependiendo del lugar y la forma de pago de los boletos de aviación. Las aerolíneas convierten los cargos de pasajeros cobrados en dólares de EE.UU. al tipo de cambio promedio mensual determinado por el gobierno de México utilizando los tipos de cambio publicados por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación, y se pagan posteriormente al Fideicomiso de Garantía en pesos. La alta volatilidad del tipo de cambio en un mes afecta directamente este tipo de cambio promedio, lo cual puede resultar en una disminución de los flujos de efectivo a nosotros en términos del peso mexicano. Además, cualquier apreciación en el valor del peso mexicano contra el dólar de EE.UU. resulta en una disminución en los flujos de efectivo derivados del cobro de los cargos de pasajeros en términos del peso mexicano. Por el contrario, una devaluación del peso mexicano frente al dólar de EE.UU. aumenta tales flujos de efectivo en términos del peso mexicano. Mientras que los cargos de pasajeros representan un pequeño porcentaje del costo total de los viajes, no podemos asegurar que un aumento significativo como resultado de las fluctuaciones en los tipos de cambio no dará lugar a una disminución en el volumen de tráfico de pasajeros como resultado de incrementos en los costos de viaje. Cualquiera de estos eventos derivados de las fluctuaciones monetarias puede tener un efecto adverso en nuestros flujos de efectivo y nuestra capacidad para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas.

***Es posible que no seamos capaces de cobrar los cargos de pasajeros facturados a las aerolíneas.***

Al 30 de junio de 2016, tuvimos Ps.14.5 millones (US\$0.8 millones) en cuentas por cobrar en incumplimiento en relación con los cargos de pasajeros. Nuestra capacidad para mantener un flujo de efectivo constante en cantidades suficientes para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas, depende de nuestra recepción de los cargos de pasajeros de las aerolíneas. Los cargos de pasajeros se incluyen como parte del precio del boleto y son cobrados por cada aerolínea, que a su vez está obligada a depositar dichas cantidades en cuentas mantenidas por el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía. En caso que una aerolínea deje de pagar los cargos de pasajeros cobrados al Fiduciario del Fideicomiso de Garantía como consecuencia de una quiebra, insolvencia o de otra manera, hemos celebrado un convenio de comisión mercantil con los Desarrolladores para cobrar los cargos de pasajeros no pagados en nuestro nombre. No podemos dar ninguna garantía de que los Desarrolladores tendrían éxito en sus procedimientos de cobranza con las aerolíneas morosas. Si cualquiera de los Desarrolladores incumple en el cobro de montos no pagados de cualquier aerolínea, es posible que no podamos recuperar esos fondos, lo que tendría un efecto adverso en nuestra liquidez y capacidad para pagar nuestra deuda.

***La pérdida de una o más aerolíneas podría resultar en una pérdida de una cantidad considerable de cargos de pasajeros.***

Ciertas aerolíneas que actualmente operan u operaban en el Aeropuerto Existente se han sometido a procesos complejos de reestructuración, o han sido objeto de procedimientos de quiebra e insolvencia, algunos de los cuales han dado lugar a la liquidación de estas compañías aéreas. La obligación de las aerolíneas para hacer pagos de cargos de pasajeros que no gozan de garantías, a excepción las fianzas de cumplimiento proporcionadas por algunas de las aerolíneas. En 2015, 10 aerolíneas fueron responsables de aproximadamente el 85.8% de los cargos de pasajeros cobrados en el Aeropuerto Existente y Aeroméxico, la aerolínea más grande de México, junto con su línea aérea regional, Aeroméxico Connect, fue responsable de aproximadamente el 27.7% de cargos de pasajeros cobrados durante 2015. El cese de las operaciones de cualquiera de estas aerolíneas claves, sin un reemplazo adecuado para ocupar los lugares previamente ocupados por dicha aerolínea, tendría un efecto adverso en la cantidad de cargos de pasajeros cobrados. Aunque el Desarrollador Existente ha tenido éxito en la atracción de otras compañías aéreas para dar servicio a lugares vacantes en el pasado, como fue el caso después de que el proceso de quiebra y liquidación de Mexicana de Aviación, no podemos asegurar que el Desarrollador Existente o el Nuevo Desarrollador serían igualmente exitosos si cualquier otra aerolínea clave cesa su actividad en cualquiera de los Aeropuertos en el futuro. Además, si alguna de estas aerolíneas clave se declarara insolvente o busca protección por quiebra, seríamos un acreedor no garantizado con respecto a los cargos de pasajeros pendientes de pago, y podríamos no ser capaces de recuperar una cantidad insoluta y no pagada. Cualquiera de estos eventos podría tener un efecto adverso en nuestra liquidez y nuestra capacidad de pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas.

***Las tarifas de los cargos de pasajeros internacionales y nacionales son fijadas unilateralmente por el gobierno mexicano, quien puede decidir mantener o disminuir dichas tarifas en cualquier punto en el tiempo.***

Las Tarifas Internacionales y las Tarifas Nacionales son determinadas y reguladas por el gobierno mexicano. A pesar de que las tarifas de cargos de pasajeros pueden estar sujetas a cambios a petición del Desarrollador Existente, el gobierno mexicano puede negar dicha solicitud, incluso en circunstancias que justifiquen un aumento. Por otra parte, el gobierno mexicano puede decidir reducir las tarifas de cargos de pasajeros cobradas en el Aeropuerto Existente en cualquier punto en el tiempo. Por ejemplo, la SCT podría recomendar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público el reducir las tarifas de cargos de pasajeros si la explotación de cualquiera de las Concesiones y la prestación de los servicios aeroportuarios no cumplen con calidad satisfactoria o condiciones competitivas. Una decisión del gobierno mexicano de negar una solicitud para aumentar las tarifas de cargos de pasajeros o para disminuir las tarifas de cargos de pasajeros podría tener un efecto adverso en la cantidad de cargos de pasajeros recibidos, lo que a su vez podría afectar negativamente a nuestra capacidad para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas.

Además, el gobierno mexicano podría decidir cambiar la denominación de las tarifas a pesos mexicanos u otras monedas distintas al dólar de EE.UU. A menos que seamos capaces de cubrir el riesgo cambiario a través de convenios de cobertura, tal determinación por el gobierno mexicano, que está más allá de nuestro control, daría lugar a un evento de incumplimiento conforme a los instrumentos que rigen nuestra deuda, incluyendo el Contrato de Crédito y los Convenios de Emisión.

***Los cambios en las leyes, reglamentos y decretos mexicanos, así como a las políticas del gobierno de México podrían tener un impacto adverso en los cargos de pasajeros.***

Las leyes y reglamentos a nivel local, regional y nacional en México cambian con frecuencia, y los cambios pueden tener un efecto adverso sobre las tarifas de cargos de pasajeros, las operaciones en el Aeropuerto Existente o nuestra capacidad de cobrar los cargos de pasajeros. Cualquier cambio en la regulación, la interpretación de la regulación vigente, la imposición de regulación adicional o la promulgación de una nueva legislación que afecta a problemas del sector aeropuerto, costos de empleo/laborales, transporte/logística, energía, fiscales o ambientales, podrían tener un impacto adverso en el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente o en las tarifas de cargos de pasajeros impuestas.

***La normativa en materia de cambio climático podría tener un impacto negativa en el tráfico de pasajeros.***

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

***Los Desarrolladores pueden no ser capaces de detectar el lavado de dinero y otras actividades ilegales o inapropiadas, lo que nos podría exponernos a una responsabilidad adicional y tendríamos un efecto significativo adverso en nosotros.***

Se solicita a los Desarrolladores cumplir con la regulación aplicable en materia de lavado de dinero y anti-terrorismo y otra regulación en México. Estas leyes requieren que los Desarrolladores adopten y apliquen ciertas políticas y procedimientos diseñados para detectar y prevenir las operaciones con terceros implicados en el lavado de dinero o actividades terroristas. Aunque el Desarrollador Existente ha adoptado este tipo de políticas y procedimientos, en algunos casos se han adoptado recientemente y no pueden eliminar por completo los casos en los que otras partes que operan en el Aeropuerto Existente se dedican a actividades ilegales o inapropiadas. La operación del Aeropuerto Existente requiere de servicios de y relación con varios terceros que no están bajo el control del Desarrollador Existente, incluidos los proveedores externos de servicios complementarios o minoristas, restaurantes y otros arrendatarios comerciales de espacios en el aeropuerto. En la medida en que los Desarrolladores puedan incumplir con las leyes y reglamentos aplicables o no detectar actividades ilegales llevadas a cabo por terceros, las autoridades competentes podrán imponer determinadas multas en el Desarrollador Existente y su reputación también pueden verse afectada negativamente.

Además, de conformidad con el Contrato de Crédito estamos obligados a cumplir con ciertas obligaciones en relación con el cumplimiento de las leyes contra el lavado de dinero, lucha contra el terrorismo y la lucha contra la corrupción. En la medida en que cualquiera de los Desarrolladores no cumpla con dichas leyes, como resultado de su propia actuación o de un tercero, podría constituir un evento de incumplimiento en términos del Contrato de Crédito, en caso de no ser subsanado de acuerdo con sus términos.

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

Las operaciones del Aeropuerto Existente, así como las tarifas cobradas a las aerolíneas y pasajeros, incluidos los cargos de pasajeros, están regulados, como en la mayoría de aeropuertos de otros países. Por otra parte, las operaciones del Aeropuerto Existente están sujetas a ciertas normas y al cumplimiento por parte del Desarrollador Existente de ciertas obligaciones establecidas en la Ley de Aeropuertos y la Concesión del Aeropuerto Existente. Estas regulaciones pueden limitar la flexibilidad del Desarrollador Existente para administrar las operaciones del Aeropuerto Existente. Además, muchos de los reglamentos aplicables a las operaciones del Aeropuerto Existente están autorizados (como es el caso de los programas maestros de desarrollo) o establecidos por

la SCT para períodos de cinco años. El Desarrollador Existente generalmente no tiene la capacidad de cambiar de forma unilateral sus obligaciones (tales como las obligaciones de inversión conforme a los programas maestros de desarrollo) o para aumentar las tarifas aplicables sin la autorización de las autoridades competentes si el tráfico de pasajeros u otros supuestos en los que los reglamentos se basan cambia durante el plazo aplicable.

Además, el hecho de que el Desarrollador Existente no cumpla con los términos de la Concesión del Aeropuerto Existente puede dar lugar a su revocación por la SCT, sin pago de indemnización. Consulte “El Marco Regulatorio Mexicano—Ámbito de las Concesiones y Obligaciones de Cada Desarrollador—Sanciones y Terminación y Revocación de la Concesión y los Activos Concesionados”.

***Las pólizas de seguro contratadas con respecto a los Aeropuertos pueden no proporcionar cobertura suficiente.***

El Desarrollador Existente actualmente cuenta con pólizas de seguro de pérdidas consecuenciales con respecto al Aeropuerto Existente con las compañías de seguros responsables, de los tipos y montos y cubriendo los riesgos que sean consistentes con las prácticas y normas estándar de las empresas en México que se dedican a negocios y operaciones similares a los del Aeropuerto Existente y, después del inicio de operaciones del Nuevo Aeropuerto, el Nuevo Desarrollador contratará las pólizas de seguro de pérdidas consecuenciales con respecto al Nuevo Aeropuerto. Mientras que tratamos de asegurar todos los riesgos razonables, los mercados de seguros aeroportuarios y de construcción son limitados, y un cambio en la cobertura de la póliza por las compañías de seguro involucradas podría reducir la capacidad de los Desarrolladores de obtener y mantener una cobertura adecuada. Tras la interrupción parcial o total de cualquiera de las operaciones de los Aeropuertos, las indemnizaciones de los seguros serán depositadas en la cuentas del Fideicomiso de Garantía para servir como fuente de pago de nuestras obligaciones en virtud de los Documentos de Financiamiento, incluyendo nuestras obligaciones conforme al Contrato de Crédito y las Notas. Sin embargo, no podemos asegurar que en caso de la interrupción del negocio, las indemnizaciones de seguro, con cualquier otro dinero depositado en las cuentas del Fideicomiso de Garantía, serán suficientes para pagar toda nuestra deuda garantizada preferente insoluta.

Adicionalmente, algunos de los activos de los Aeropuertos no pueden, por su naturaleza, ser cubiertos por seguros de propiedad (en especial las áreas de movimiento de aeronaves, y ciertas obras de ingeniería civil e infraestructura). La cobertura de seguro contratada por los Aeropuertos puede no cubrir todas las responsabilidades de los Desarrolladores en caso de un accidente u otro incidente. Lo anterior puede causar una interrupción en las operaciones del Aeropuerto afectado, que a su vez puede afectar negativamente al nivel de tráfico de pasajeros en el Aeropuerto y nuestra capacidad para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas.

***El gobierno mexicano puede terminar o volver a adquirir la Concesión del Aeropuerto Existente en diversas circunstancias, algunas de las cuales están fuera de nuestro control.***

Una concesión de aeropuerto mexicana puede ser revocada por el gobierno de México por ciertas razones prescritas, incluyendo la falta de cumplimiento del plan maestro de desarrollo, una interrupción temporal o permanente en las operaciones del aeropuerto, la falta de pago de los daños resultantes de las operaciones del aeropuerto, el exceder las tarifas máximas aplicables o el incumplimiento de cualquier otra condición sustancial de la concesión. Las violaciones de ciertos términos de una concesión puede dar lugar a la revocación de la concesión únicamente si se han impuesto sanciones por violaciones a la disposición correspondiente al menos tres veces durante un período de cinco años. Las violaciones de otros términos de una concesión pueden dar lugar a la terminación inmediata de la concesión. El Desarrollador Existente se enfrentaría a sanciones similares por violaciones a la Ley de Aeropuertos o los reglamentos que emanan de la misma.

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

Aeropuerto Existente, salvo en caso de guerra, el gobierno tiene la obligación de compensar al Desarrollador Existente y a otras partes afectadas por cualquier daño resultante.

De conformidad con los documentos de financiamiento, cualquier indemnización recibida por el Desarrollador Existente en cualquiera de esos eventos será depositada en las cuentas del Fideicomiso de Garantía y aplicada para pagar por adelantado nuestra deuda en términos del Contrato de Crédito. Además, no podemos asegurar que ante la actualización de tales supuestos, la indemnización pagada por el gobierno mexicano, con cualquier otro dinero depositado en las cuentas del Fideicomiso de Garantía, será suficiente para pagar toda nuestra deuda garantizada preferente insoluble, incluyendo las Notas.

***Las operaciones del Desarrollador Existentes están sujetas a los riesgos generales de litigios, que en caso de estar están relacionados con el cobro de los cargos de pasajeros, pueden tener un impacto en nuestros flujos de efectivo.***

El Desarrollador Existente participa en forma continua en litigios que surgen en el curso ordinario de los negocios o de otro modo. El litigio puede incluir acciones de clase en las que intervienen consumidores, empleados o personas lesionadas, y reclamaciones relacionadas con asuntos comerciales, laborales, de empleo o ambientales. En la medida en que las operaciones del Aeropuerto Existente sufran una interrupción como consecuencia de cualquier litigio o los costos relacionados con el mismo, podría afectar negativamente al nivel de tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente. Asimismo, pueden haber reclamaciones o acciones ejercidas por una aerolínea o el Desarrollador Existente en relación con el cobro de o la cantidad de cargos de pasajeros cobrados por dicha aerolínea, que en caso de un resultado desfavorable, puede afectar los flujos de efectivo recibidos por el Fideicomiso de Garantía que se utilizan para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas.

#### **Riesgos Relacionados con las Operaciones del Nuevo Aeropuerto**

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

Nuestros flujos de efectivo proyectados a largo plazo dependen de la construcción y el desarrollo del Nuevo Aeropuerto y la transición exitosa de las operaciones del Aeropuerto Existente al Nuevo Aeropuerto. Si, como consecuencia de retrasos en la construcción, los sobrecostos o déficit de financiamiento, la transición de las operaciones del Aeropuerto Existente al Nuevo Aeropuerto no se produce, o está sujeta a retrasos sustanciales, el volumen de tráfico de pasajeros permanecería inherentemente limitado por la capacidad del Aeropuerto Existente por un período prolongado de tiempo. El financiamiento total que se requiere para la construcción y la operación inicial del Nuevo Aeropuerto se estima en hasta US\$13.3 mil millones, de los cuales aproximadamente el 60% será aportado por el gobierno mexicano y reservado en compromisos presupuestarios federales plurianuales de México, que están sujetos a la aprobación del Congreso de la Unión sobre una base anual, y se espera que los fondos restantes sean fondeados con una combinación de préstamos bancarios y la oferta de títulos de deuda en los mercados de capitales nacionales e internacionales, incluyendo las Notas. La falta de disponibilidad de fondos del gobierno por cualquier motivo, incluyendo las condiciones macroeconómicas o la volatilidad política como resultado de las próximas elecciones presidenciales de México en 2018, puede causar un retraso en la construcción y terminación del Nuevo Aeropuerto si los fondos disponibles derivados del financiamiento privado no son suficientes para seguir financiando el proyecto.

Creemos que nuestros flujos de efectivo proyectados derivados del Aeropuerto Existente, tal como aparecen en el Reporte de Tráfico Independiente, serán suficientes para pagar toda nuestra deuda a medida que ésta venza, incluyendo de conformidad con el Contrato de Crédito y las Notas. Sin embargo, no podemos asegurar el no ser capaz de iniciar las operaciones del Nuevo Aeropuerto en la fecha prevista no tendrá un impacto negativo en nuestros flujos de efectivo reales y en nuestra capacidad para pagar las Notas a su vencimiento.

***La transición de las operaciones del Aeropuerto Existente al Nuevo Aeropuerto se debe realizar de un día para otro, lo que aumenta la posibilidad de eventos adversos.***

El Aeropuerto Existente y el Nuevo Aeropuerto compartirán el mismo espacio aéreo, y por lo tanto las operaciones comerciales en el Nuevo Aeropuerto deben comenzar simultáneamente con el cierre del Aeropuerto Existente. En otros casos se han logrado transiciones de un día para el otro de instalaciones antiguas, como el aeropuerto Franz Josef Strauss en Múnich, Alemania, y el Aeropuerto Internacional de Hong Kong; sin embargo, ni nosotros ni ninguno de los Desarrolladores podemos asegurar que dicha transición tendrá éxito o se logrará sin incidentes. Las transiciones del aeropuerto de un día para el otro requieren una gran preparación, planificación cuidadosa y ejecución eficiente, y pueden dar lugar a dificultades con el control de tráfico aéreo, de pasajeros y manejo de tripulación, seguridad, manejo de equipaje, gestión de instalaciones, sistemas tecnológicos, entre otros. Estos eventos podrían provocar accidentes, incidentes u otros eventos adversos que pueden afectar negativamente el inicio ordenado de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto. Cualquiera de estos eventos podría tener un efecto adverso sobre el tráfico de pasajeros.

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

El Nuevo Aeropuerto está sujeto a un desarrollo significativo y de riesgos operativos, incluyendo incertidumbre en cuanto al desarrollo del proyecto de construcción del Nuevo Aeropuerto de conformidad con las expectativas actuales. Si se completa la construcción, el Nuevo Aeropuerto puede estar sujeto a diversos riesgos estructurales o de operación no previstos. No hay base para el supuesto de que los planes con respecto al Nuevo Aeropuerto se materializan o tendrán éxito o que las proyecciones con respecto a las operaciones del Nuevo Aeropuerto serán exactas. Asimismo, aunque esperamos que al menos parte del personal en el Aeropuerto Existente continuará trabajando en el Nuevo Aeropuerto, el Nuevo Desarrollador no puede poseer el mismo nivel de familiaridad con la dinámica y las condiciones de operación en el Nuevo Aeropuerto, lo que podría adversamente afectar a su capacidad para comenzar sus operaciones con éxito. El Nuevo Desarrollador puede ser incapaz de crear una demanda similar para el transporte de pasajeros. Si las proyecciones relativas a las operaciones del Nuevo Aeropuerto resultan inexactas, o si el Nuevo Desarrollador no está en condiciones para comenzar las operaciones en el Nuevo Aeropuerto con éxito, nuestros flujos de efectivo y nuestra capacidad para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas, pueden verse afectados de manera adversa.

***La construcción, el desarrollo y la operación del Nuevo Aeropuerto pueden verse afectados por conflictos y desacuerdos con comunidades locales vecinas al sitio de construcción.***

Pueden surgir conflictos con las comunidades vecinas al lugar de la construcción del Nuevo Aeropuerto. Aunque se espera que el Nuevo Aeropuerto contribuirá a las comunidades locales con empleo y oportunidades de negocio, las expectativas son complejas e implican múltiples actores con diferentes intereses y en constante evolución. El sitio de construcción del Nuevo Aeropuerto está situado cerca de las comunidades que pueden considerar el proyecto perjudicial a sus circunstancias. Las expectativas de las comunidades suelen ser complejas, con la posibilidad de múltiples puntos de vista contradictorios de las partes interesadas que pueden ser difíciles de resolver. En circunstancias extremas, el desarrollo del Nuevo Aeropuerto puede ser un foco para disturbios civiles. Cualquier desacuerdo con las comunidades locales podrían causar retrasos o interrupciones en el desarrollo del proyecto. Los manifestantes han tomado medidas en el pasado para perturbar el desarrollo de proyectos de infraestructura en la región, y pueden seguir haciéndolo en el futuro.

***A partir del inicio de sus operaciones comerciales, el Nuevo Aeropuerto estará sujeto a los mismos o similares riesgos que afectan al Aeropuerto Existente.***

Cada uno de los riesgos descritos en “—Riesgos Relacionados con los Cargos de Pasajeros y las Operaciones del Aeropuerto Existente” que afectan al Aeropuerto Existente y riesgos similares que generalmente afectan las operaciones de los aeropuertos, también serán aplicables al Nuevo Aeropuerto a partir del inicio de sus operaciones comerciales.

## **Riesgos Relacionados con las Notas, el Colateral y esta Oferta**

***Somos un vehículo de objeto especial. No generamos ingresos y dependemos de los cargos de pasajeros para satisfacer nuestras obligaciones de crédito, incluidos los pagos conforme a las Notas.***

El Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México fue creado con el único propósito de obtener capital para financiar el diseño, la construcción y el desarrollo del Nuevo Aeropuerto. El Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México no tiene operaciones comerciales, gestión, funcionarios o empleados independientes, y que, en nuestro carácter de fiduciario del Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México, no son propietarios de los activos salvo por los bienes y activos que constituyen el Colateral. Si no recibimos suficiente efectivo de la cobranza de los cargos de pasajeros, es posible que no seamos capaces de pagar nuestra deuda, incluyendo la realización de los pagos de las Notas, de acuerdo con sus términos.

***Si se produce un evento de incumplimiento conforme a los Convenios de Emisión, los recursos se limitan al Colateral y cualquier efectivo en caja de nosotros y del Fideicomiso de Garantía.***

Somos el único responsable de hacer los pagos de las Notas. El Colateral, que principalmente consiste en el derecho a cobrar los cargos de pasajeros en el Aeropuerto Existente y el Nuevo Aeropuerto, constituye la única garantía que respalda las Notas. Las Notas se pagarán por nosotros únicamente con los ingresos generados por el Colateral de conformidad con el Contrato de Fideicomiso de Garantía y el Convenio entre Acreedores. Por lo tanto, si los cargos de pasajeros que no son cobrados en cantidades suficientes para pagar el principal y los intereses sobre las Notas de conformidad con sus términos, o si un evento de incumplimiento conforme a los Convenios de Emisión ocurre, cualquier recurso conforme a los Convenios de Emisión se limita al Colateral y al efectivo en caja mantenido por nosotros y por el Fideicomiso de Garantía. Ninguno de los Desarrolladores ni ninguno de sus respectivas afiliadas tiene responsabilidad por el pago de las cantidades debidas en relación con las Notas o por cumplimiento de las obligaciones en virtud de los Convenios de Emisión. El pago de las Notas no está garantizado por cualquier persona.

***Los ingresos generados por el Colateral podrían no ser suficientes para satisfacer nuestras obligaciones de crédito, incluidos los pagos de las Notas.***

Hemos incurrido y tenemos la intención de incurrir en un monto importante de endeudamiento adicional para financiar el diseño, la construcción y el desarrollo del Nuevo Aeropuerto. Al 30 de junio de 2016, una vez que surta efectos la emisión de las Notas y el uso del producto neto de la misma, nuestra deuda total habría sido de Ps.[•] mil millones (US\$[•] mil millones), todo lo cual habría sido garantizado por el Colateral. Nuestra capacidad para pagar nuestra deuda, incluyendo los pagos de las Notas, depende de la operación exitosa de los Aeropuertos y la cobranza u recepción efectiva y puntual de los cargos de pasajeros, sobre lo cual no tenemos control. La operación exitosa de los Aeropuertos se ve a su vez afectada por las condiciones económicas generales y por factores económicos, de competencia, regulatorios y otros que afectan a los Aeropuertos, a los Desarrolladores o a la industria aeronáutica en su conjunto, lo cual también está más allá de nuestro control. Los cargos de pasajeros pueden no estar disponibles para nosotros en una cantidad suficiente para que podamos pagar nuestra deuda, incluyendo la deuda conforme a las Notas.

De conformidad con los Documentos de Financiamiento, podemos incurrir en deuda adicional, todo lo cual será garantizado por el Colateral y tendrá un rango *pari passu* en el derecho de pago con nuestro endeudamiento existente, incluyendo la deuda de las Notas. Sus derechos sobre el Colateral y todos los recursos generados por el Colateral se diluirán por cualquier endeudamiento futuro adicional u otras obligaciones que están permitidas para garantizar el Colateral. Además, los créditos de los tenedores de las Notas tendrán la misma categoría subordinada con respecto a los derechos fiscales que son preferidos por ley en caso de que seamos objeto de un procedimiento de insolvencia.



No puede haber ninguna garantía de que los activos que constituyen el Colateral estarán sujetos a ejecución o, si son ejecutados, los valores a los que dichos activos puedan ser vendidos o cedidos a un tercero. En consecuencia, el producto de cualquier venta del Colateral puede no ser suficiente para satisfacer, y puede ser sustancialmente menor a, los importes debidos conforme a las Notas y otras obligaciones garantizadas por el Colateral. Si el producto de cualquier venta del Colateral no fuese suficiente para pagar todas las cantidades debidas conforme a las Notas, los tenedores de las Notas no tendrían ningún otro recurso.

***Los derechos de los tenedores de las Notas estarán regidos, y significativamente limitados, por el Convenio entre Acreedores. Los tenedores de las Notas no tendrán el derecho a ejecutar el Colateral y sus derechos para ordenar la ejecución del Colateral son significativamente limitados.***

Los derechos de los tenedores de las Notas con respecto al Colateral que garantiza las Notas estarán regidos, y significativamente limitados, por los términos del Convenio entre Acreedores. Los tenedores de las Notas no tendrán derecho a iniciar, o unirse con cualquier otro acreedor para iniciar, cualquier acción de ejecución u otra acción legal en contra del Colateral, salvo por lo permitido en el Convenio entre Acreedores. Los Agentes de Garantía, a raíz de un evento de incumplimiento bajo el Convenio de Emisión y actuar sobre las instrucciones del porcentaje requerido de acreedores garantizados, deberá ejecutar la hipoteca de, y tomar otras medidas de control con respecto a, el Colateral (para el beneficio de todos los asegurados acreedores). Los tenedores de las Notas tendrán derecho a votar sobre la conveniencia de dirigir e instruir a los Agentes de Garantía el ejecutar, o de otra manera ejercer cualquier recurso con respecto a, el Colateral en circunstancias muy limitadas. Ante la existencia de ciertos eventos de incumplimiento establecidos en el Convenio entre Acreedores, incluyendo la falta de pago, ciertos eventos de quiebra, ciertos acontecimientos relacionados con la cesión del derecho a cobrar los cargos de pasajeros a nosotros por los Desarrolladores y la emisión de ciertas sentencias contra nosotros, los tenedores de deuda conforme a líneas de crédito bancarias, incluyendo los acreedores en términos del Contrato de Crédito, serán las únicas partes con derecho de voto en cualquier acción legal que iniciarán y llevarán a cabo los Agentes de Garantía. Mientras que las obligaciones conforme a las líneas de crédito, incluyendo el Contrato de Crédito (o cualquier refinanciamiento con deuda bancaria), sigan insolutas, los derechos para ordenar la ejecución, o ejecutar, o de otro modo ejercer cualquier recurso con respecto a, el Colateral, por los tenedores de las Notas y el Fiduciario de Emisión se limitarán sustancialmente, incluso si los derechos de los tenedores de Notas se ven afectados de manera adversa.

***La capacidad de los Agentes de Garantía de ejecutar el Colateral puede estar sujeta a problemas legales y prácticos relacionados con la realización del derecho de garantía de los Agentes de Garantía en el Colateral.***

Los derechos de los Agentes de Garantía en términos del Contrato de Fideicomiso de Garantía se rigen por las leyes de México. Las leyes relativas a los fideicomisos de garantía y a la creación y el perfeccionamiento de derechos de garantía en México difieren de aquéllas en Estados Unidos y otras jurisdicciones y pueden estar sujetas a restricciones y limitaciones. Estas restricciones y limitaciones pueden tener el efecto de impedir, limitar y/o retrasar la aplicación de los derechos de los Agentes de Garantía o la ejecución y enajenación posterior del Colateral, y pueden afectar significativamente los derechos de los tenedores de deuda garantizada. Cualquier retraso en tener un derecho exigible también podría disminuir el valor de los derechos de los tenedores de las Notas y otros tenedores de deuda garantizada en dicho Colateral debido a, entre otras cosas, la existencia de otros posibles acreedores y reclamantes.

La capacidad de los Agentes de Garantía de ejecutar el Colateral puede estar limitada por consideraciones prácticas y legales. Por su propia naturaleza, el Colateral será en gran medida no líquido y podría no tener un valor de mercado fácilmente determinable. El derecho a recibir cargos de pasajeros procedentes de la operación de los Aeropuertos no puede ser ejecutado ni vendido o cedido a terceros sin la autorización del gobierno mexicano. No puede haber ninguna garantía de que el gobierno mexicano autorizará una venta o cesión. En virtud de la Ley de Concursos Mercantiles de México, el gobierno mexicano tendrá los derechos en cualquier procedimiento de quiebra mexicano, lo que puede limitar o retrasar sustancialmente cualquier acción de ejecución o exigibilidad por los Agentes de Garantía.

Además, cualquier acción de cumplimiento y otros derechos con respecto al Colateral pueden estar limitados por limitaciones prácticas impuestas por el Convenio entre Acreedores. El Convenio entre Acreedores requiere de ciertos procedimientos, incluyendo algunos avisos y una votación entre acreedores, que deben seguirse para instruir a los Agentes de Garantía el iniciar cualquier acción de cumplimiento con respecto al Colateral. Estos procedimientos requeridos por el Convenio entre Acreedores podrían causar retrasos importantes en cualquier acción de ejecución o exigibilidad en relación con el Colateral, lo que podría resultar en un deterioro importante del valor del Colateral disponible para satisfacer nuestras obligaciones con los tenedores de las Notas.

El valor de, y los flujos de efectivo generados por, el Colateral y cualquier cantidad que sería recibida derivado de la ejecución dependerá de muchos factores, incluyendo, entre otros, las condiciones de operación en los Aeropuertos, condiciones económicas generales, factores financieros, de competencia, regulatorios y otros factores que afectan a los Aeropuertos o la industria aeroportuaria, la capacidad de vender el Colateral en una venta ordenada, la disponibilidad de los compradores y la flexibilidad dada por los tribunales mexicanos y el gobierno mexicano para vender el Colateral. Nosotros no hemos preparado, ni se ha preparado en nuestro nombre, un avalúo de cualquier parte del Colateral en relación con la oferta y venta de las Notas o ni se espera que se prepare dicho avalúo mientras que las Notas estén vigentes. Cada uno de estos factores podría reducir la probabilidad de una ejecución, así como reducir la cantidad de cualquier producto en caso de ejecución y por lo tanto el efectivo disponible para los tenedores de las Notas y otros tenedores de deuda garantizada.

***El Colateral será repartido de forma igual y proporcional entre nuestros acreedores garantizados actuales y futuros de acuerdo con el Convenio entre Acreedores.***

Las Notas estarán garantizadas por un gravamen en primer lugar y grado sobre el Colateral y los tenedores de las Notas compartirán un derecho de garantía igual y proporcional en el Colateral con otros tenedores actuales y futuros de nuestra deuda garantizada, incluyendo los acreditantes en términos del Contrato de Crédito. En el caso de una ejecución del Colateral, nos veríamos obligados a pagar ciertas comisiones y otras cantidades antes de la distribución de cualquier cantidad respecto a las Notas y las otras obligaciones garantizadas por el Colateral, montos que después serían repartidos proporcionalmente entre los tenedores de las Notas y los otros tenedores de deuda garantizada, incluyendo los acreditantes en términos del Contrato de Crédito y cualquier deuda garantizada adicional que contratemos. No podemos dar ninguna garantía en cuanto a la cantidad que se distribuiría con respecto a las Notas en cualquier ejecución o de otra manera, o que el producto de la venta del Colateral sería suficiente para satisfacer nuestras obligaciones de conformidad con las Notas.

***Los derechos de los tenedores de Notas en el Colateral pueden verse afectados negativamente por nuestra falta de perfeccionamiento de gravámenes sobre el Colateral.***

Los derechos de los Agentes de Garantía con respecto al Colateral pueden verse afectados negativamente por nuestra incapacidad de perfeccionar derechos de garantía en el Colateral en el futuro. El Contrato de Crédito requiere, y los Convenios de Emisión que rigen cada serie de Notas requerirán, que mantengamos un derecho de garantía en el Colateral como un derecho de garantía perfeccionado. Podemos dejar de hacer notificaciones oportunas a los registros públicos correspondientes sobre todos los cambios asociados con el Colateral, que pueden afectar negativamente los derechos de garantía en el Colateral.

Con el fin de mantener el valor del Colateral y el producto generado por el Colateral, tenemos la obligación de hacer que un número sustancial de aerolíneas de su consentimiento y esté de acuerdo, o de otro modo, sea notificada en presencia de un notario público mexicano de, su obligación de depositar los cargos de pasajeros cobrados por ellos en las cuentas mantenidas por el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía de conformidad con el Contrato de Fideicomiso de Garantía. Nuestra incapacidad para hacerlo, o para asegurar que cada convenio de cobranza esté debidamente celebrado por cada aerolínea, puede afectar negativamente el monto de los recursos recibidos por el Fideicomiso de Garantía, que a su vez afectaría negativamente nuestra capacidad para pagar nuestra deuda, incluidos los pagos en las Notas. Los Agentes de Garantía no tienen la obligación de supervisar el Colateral, la recepción o el uso de los fondos depositados en las cuentas mantenidas por el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía de conformidad con el Contrato de Fideicomiso de Garantía o el perfeccionamiento de cualquier derecho de garantía en el Colateral, incluyendo el consentimiento de, o notificación a, las aerolíneas.

***Podemos contratar deuda adicional que podría crear riesgos adicionales o aumentar los riesgos aquí descritos.***

De conformidad con los Documentos de Financiamiento, podemos incurrir en endeudamiento adicional que podría incrementar los riesgos asociados con nuestra deuda existente. Toda nuestra deuda existente y futura estará garantizada por el Colateral y tendrá el mismo rango *pari passu* en derecho de pago con nuestro endeudamiento existente, incluyendo la deuda de las Notas. Todos nuestros acreedores garantizados tendrán derecho a repartir en forma proporcional con los tenedores de las Notas cualquier producto generado por el Colateral o de otro modo distribuido en relación con nuestra insolvencia, liquidación, reorganización, disolución o quiebra. La contratación de deuda adicional que esté garantizada por el mismo Colateral como las Notas tendrá el efecto de reducir la cantidad de fondos disponibles para pagar las Notas.

***No existe un fondo de amortización (sinking fund) para asegurar la amortización de las Notas a su vencimiento.***

Las Notas no tendrán derecho a los beneficios de cualquier fondo de amortización. No habrá pagos programados del principal de las Notas, y, por lo tanto, estamos obligados a pagar la totalidad del monto de principal de las Notas a su vencimiento. De conformidad con el Contrato de Fideicomiso de Garantía, no estamos obligados a depositar los fondos en una cuenta separada para el pago de principal de las Notas a su vencimiento. Debido a que los fondos no se separan periódicamente para la amortización de las Notas, usted debe confiar en los flujos de efectivo mantenidos por nosotros y no distribuidos a los Desarrolladores, y otras fuentes de financiamiento para su pago. Nuestra capacidad para refinanciar deuda en términos de las Notas se verá afectado por las condiciones económicas prevalentes y factores financieros, de negocios y otros, todo lo cual está fuera de nuestro control. No podemos asegurar que vamos a mantener flujos de efectivo suficientes, o que futuros financiamientos estén disponible para nosotros, en una cantidad suficiente para pagar las Notas a su vencimiento.

***Es posible que no seamos capaces de recomprar la totalidad de las Notas en caso de un evento de amortización obligatoria.***

En algunas circunstancias señaladas en los Convenios de Emisión, incluyendo la pérdida por el Desarrollador Existente de la Concesión del Aeropuerto Existente o, a partir de y después del inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, la pérdida por parte del Nuevo Desarrollador de la Concesión del Nuevo Aeropuerto y ciertos eventos de expropiación, estaremos obligados a amortizar las Notas a un precio igual al 100% de su monto de principal, más los intereses devengados y no pagados. La cantidad de Notas que se amortizarán se limitará a los ingresos percibidos por cualquier Desarrollador o por cuenta de tal Desarrollador en relación con tal evento, lo que se repartirá proporcionalmente con todas nuestras otras deudas vigentes. La falta de compra de tales Notas cuando sea ordenado por los Convenios de Emisión sería un evento de incumplimiento en términos de los Convenios de Emisión, lo que puede resultar en la aceleración de toda nuestra deuda. Es posible que no tengamos suficientes fondos disponibles para nosotros para pagar las Notas en circulación después de un evento de amortización obligatoria. Consulte “Descripción de las Notas—Amortización Obligatoria Ante un Evento de Expropiación o Pérdida de la Concesión”.

***Los tenedores de las Notas no se beneficiarán de ciertos eventos de prepago obligatorio incluidos en el Contrato de Crédito y cualquier instrumento que regula la deuda bancaria futura.***

Bajo ciertas circunstancias y con ciertos límites descritos en el Contrato de Crédito, la operación de un aeropuerto altero o la descentralización de los vuelos de una manera que resulte en que (i) el Aeropuerto Existente tenga menos de un determinado número de pasajeros por año, (ii) los pasajeros (salvo por pasajeros exentos) que pagan las tarifas de los cargos de pasajeros en una cantidad que sea menor a la cantidad total de las tarifas de cargos de pasajeros aplicables, (iii) ciertos eventos de fuerza mayor (distintos de los eventos de expropiación), y (iv) la Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda sea inferior a 1.15:1.00 por un período determinado de tiempo, daría lugar a un evento de prepago obligatorio de conformidad con el Contrato de Crédito. Los tenedores de las Notas no se benefician de eventos de amortización obligatoria similares y, por lo tanto, el monto de principal insoluto de las Notas seguiría siendo el mismo, sin perjuicio del pago total o parcial de los montos insolutos conforme al Contrato de Crédito, si alguno de estos eventos se actualiza.

***Los instrumentos que rigen nuestra deuda, incluyendo los Convenios de Emisión y el Contrato de Crédito, pueden ser acelerados como resultado de un incumplimiento significativo en términos de las Concesiones o la existencia de ciertos eventos políticos.***

Los instrumentos que rigen nuestra deuda, incluyendo los Convenios de Emisión y el Contrato de Crédito, pueden ser acelerados como consecuencia de un incumplimiento significativo por cualquiera de los Desarrolladores de sus respectivas Concesiones o la existencia de ciertos eventos políticos, todos los cuales están fuera de nuestro control. La falta de cumplimiento por los Desarrolladores de ciertos términos de las Concesiones o la legislación mexicana aplicable también puede dar lugar a multas u otras sanciones determinadas por la SCT. Cualquier suspensión, revocación, cancelación o terminación del Desarrollador Existente (excepto como resultado del inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto) o la Concesión del Nuevo Aeropuerto, como consecuencia de un incumplimiento por cualquiera de los Desarrolladores o de otro modo, constituiría un evento de incumplimiento de conformidad con los instrumentos que rigen nuestra deuda, incluyendo los Convenios de Emisión y el Contrato de Crédito. Los acontecimientos políticos incluyen la existencia de ciertas acciones violentas, como guerras o disturbios civiles en cualquiera de los Aeropuertos, ciertos acontecimientos de expropiación relativos a los bienes y activos en poder de cualquiera de los Desarrolladores o por nosotros, incluyendo nuestro derecho a cobrar cargos de pasajeros, determinados eventos de transmisión e inconvertibilidad que significativamente restringirían nuestra capacidad de convertir pesos mexicanos a dólares de EE.UU. o para hacer cualquier pago en dólares de EE.UU. de nuestra deuda, y ciertas reducciones en las Tarifas Nacionales y las Tarifas Internacionales pagaderas en términos de cualquier Concesión.

De conformidad con la ley mexicana, el gobierno mexicano tiene la facultad para terminar cualquiera de las Concesiones en caso de incumplimiento por el Desarrollador de los términos de la Concesión respectiva, y para expropiar todos los bienes y activos mantenidos por nosotros en cualquier momento si se justifica el interés público o razones de seguridad nacional. En caso de expropiación, todos los activos en nuestra posesión, incluyendo nuestro derecho a cobrar cargos de pasajeros, se revertirían al gobierno mexicano, lo que sería necesario para indemnizarnos y compensarnos por el despojo de los activos. El monto de indemnización puede, sin embargo, ser inferior al valor de mercado de los bienes expropiados y el pago de la cantidad a pagar en concepto de indemnización puede hacerse después de un tiempo considerable. El valor de los bienes objeto de la expropiación sería determinado por el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales. No podemos asegurar que recibiríamos una indemnización equivalente al valor de nuestros activos o en montos suficientes para cumplir con todas nuestras obligaciones de deuda.

***Los instrumentos que rigen nuestra deuda, incluyendo los Convenios de Emisión y el Contrato de Crédito, contienen disposiciones de incumplimiento cruzado y aceleración cruzada que pueden hacer que sustancialmente la totalidad de la deuda que hemos emitido o contratado sea inmediatamente vencida y pagadera como resultado de un incumplimiento conforme a cualquiera de nuestros instrumentos de deuda.***

Los instrumentos que rigen nuestra deuda, incluyendo los Convenios de Emisión y el Contrato de Crédito, contienen ciertas obligaciones de hacer y no hacer. Cualquier incumplimiento de estas obligaciones puede resultar en un evento de incumplimiento en términos de dichos instrumentos. Sujeto a los términos y condiciones del Convenio entre Acreedores, un evento de incumplimiento conforme a cualquiera de nuestros instrumentos de deuda podría permitir la aceleración de esa deuda y obligamos a pagar los montos insolutos a los tenedores de dicha deuda antes de su vencimiento programado. Un evento de incumplimiento de conformidad con cualquiera de nuestros instrumentos de deuda, incluyendo las Notas, puede resultar en un incumplimiento de convenios de deuda futuros que contienen disposiciones de aceleración cruzada o incumplimiento cruzado. En tal caso, es posible que no tengamos fondos suficientes para pagar la totalidad o parte de cualquier deuda, incluyendo las Notas, que sea acelerada, o ser capaces de encontrar financiamiento alternativo. Incluso si pudiéramos obtener financiamiento alternativo, no podemos asegurar que dicho financiamiento estaría en condiciones que son favorables o aceptables para nosotros.

***Una porción significativa de nuestra deuda devenga intereses a una tasa de interés variable, lo que podría tener un efecto adverso significativo sobre nuestra liquidez y nuestra capacidad de pagar principal o intereses con respecto a nuestra deuda, incluyendo las Notas.***

Nuestra deuda en términos del Contrato de Crédito devenga interés en función de la tasa interbancaria de Londres ("LIBOR"). Como resultado, cualquier aumento en la tasa LIBOR afectaría directamente nuestro costo financiero mediante el aumento de la cantidad de intereses a pagar. Nosotros no hemos cubierto y no estamos obligados a cubrir la exposición en términos del Contrato de Crédito, excepto en circunstancias limitadas. Cualquier

aumento en la tasa LIBOR podría tener un efecto adverso significativo sobre nuestra liquidez y capacidad de pago de la deuda, incluyendo las Notas.

***Las fluctuaciones en el valor del Peso contra el Dólar de EE.UU., así como el restablecimiento de restricciones y controles cambiarios, podrían afectar adversamente nuestra capacidad para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas.***

El peso mexicano ha sido objeto de devaluaciones significativas contra el dólar de EE.UU. en los últimos años y puede estar sujeto a fluctuaciones significativas en el futuro. En 2014, 2015 y 2016 (al 30 de junio de 2016), el peso mexicano se depreció en aproximadamente un 12.8%, 17.7% y 7.0% frente al dólar de EE.UU. Una devaluación o depreciación severa del peso mexicano, o la imposición del gobierno de controles de cambio, también pueden dar lugar a la caída de los mercados de divisas internacionales y podrían limitar nuestra capacidad para transferir o convertir pesos mexicanos a dólares de EE.UU. y otras monedas, lo que a su vez afectaría negativamente nuestra capacidad de realizar pagos oportunos de intereses y principal de las Notas y cualquier deuda adicional denominada en dólares de EE.UU. que podamos contratar en el futuro.

***No hay un mercado existente para la operación de las Notas, y no podemos asegurar que usted será capaz de vender sus Notas en el futuro.***

Cada serie de Notas constituirá una nueva emisión de valores. Antes de la oferta de las Notas no ha habido ningún mercado público y las Notas pueden no ser ampliamente distribuidas. De acuerdo con ello, un mercado activo para las Notas podría no desarrollarse. Si el mercado de las Notas ofrecidas se desarrolla, el precio de las Notas puede fluctuar y la liquidez puede ser limitada. Si el mercado de las Notas ofrecidas no se desarrolla, los compradores podrían no ser capaces de revender las Notas por un período prolongado de tiempo, en su caso. El Emisor, a través de su agente de colocación, solicitará el listado y la cotización de las Notas en la Lista Oficial de la SGX-ST. Sin embargo, no podemos garantizar que las Notas permanecerán listadas en la Lista Oficial de la SGX-ST u ofrecerle garantías con respecto al futuro desarrollo de un mercado para las Notas, la capacidad de los tenedores de las Notas de vender sus Notas, o el precio al que dichos tenedores pueden ser capaces de vender sus Notas. Si un mercado se desarrolla, las Notas se podrán operar a precios que pueden ser mayores o menores al precio de oferta inicial dependiendo de muchos factores que están fuera de nuestro control, incluyendo las tasas de interés y los tipos de cambio prevalecientes, la operación exitosa de los Aeropuertos, la cobranza y recepción oportuna y efectiva de los cargos de pasajeros, condiciones económicas generales y factores financieros, de competencia, regulatorios y otros que afectan a los Aeropuertos, los Desarrolladores o a la industria aeronáutica en su conjunto, y acontecimientos políticos y económicos en y que afecten a México y a los mercados de valores similares. Los compradores iniciales nos han informado que actualmente tienen la intención de hacer un mercado en las Notas pero no están bajo ninguna obligación de hacerlo, y cualquier creación de mercado con respecto a las Notas puede ser discontinuado en cualquier momento sin previo aviso a la entera discreción de los compradores iniciales.

Además, la operación o la reventa de las Notas (o derechos sobre las mismas) puede verse afectada negativamente por otros factores descritos en este prospecto, ya sea derivado de una operación o del mercado de valores de emisores mexicanos en general. Como resultado, no podemos garantizar el nivel de liquidez de cualquier mercado para las Notas y, como resultado, es posible que usted tenga que asumir el riesgo financiero de su inversión en las Notas de forma indefinida.

***Los pagos de sentencias emitidas en nuestra contra en las Notas estarían en pesos mexicanos.***

En caso que el procedimiento sea entablado contra nosotros en México, ya sea para hacer cumplir una sentencia o como resultado de una acción inicial presentada en México, no se necesitaría cumplir con esas obligaciones en una moneda distinta al peso mexicano. De conformidad con la ley mexicana aplicable, una obligación, ya sea como consecuencia de una sentencia o por contrato, denominada en una moneda distinta a la moneda nacional, que se paga en México, puede ser satisfecha en pesos mexicanos al tipo de cambio vigente al momento y en el lugar de pago o de la sentencia. Dicho tipo de cambio lo determina actualmente Banco de México y se publica cada día hábil bancario en el Diario Oficial de la Federación. Como resultado, usted puede sufrir un déficit en términos del dólar de EE.UU. si obtiene una sentencia en México y elegimos hacer los pagos debidos en las Notas en pesos. Debe tener en cuenta que no existe una acción separada o que una acción no es exigible en México por la compensación de cualquier déficit.

***No podemos asegurar que las calificaciones crediticias de las Notas no serán rebajadas, suspendidas o retiradas por las agencias calificadoras.***

Las calificaciones de crédito de las Notas pueden cambiar después de la emisión. Tal calificación tiene un alcance limitado, y no aborda todos los riesgos significativos relacionados con una inversión en las Notas, sino que reflejan únicamente los puntos de vista de las agencias calificadoras al momento en que las calificaciones son emitidas. Una explicación de la importancia de dicha calificación se puede obtener de las agencias calificadoras. No puede haber ninguna garantía de que esas calificaciones de crédito permanecerán vigentes durante un período determinado de tiempo o que tales calificaciones no serán rebajadas, suspendidas o retiradas en su totalidad por las agencias calificadoras, si, a juicio de dichas agencias calificadoras, las circunstancias lo justifican. Cualquier rebaja, suspensión o retiro de dichas calificaciones puede tener un efecto adverso sobre el precio de mercado y la liquidez de las Notas.

***Los tenedores de las Notas pueden tener dificultades para hacer cumplir responsabilidades civiles contra nosotros.***

Somos un fideicomiso irrevocable de administración y pago creado y existente de conformidad con las leyes de México y sustancialmente todos nuestros activos fiduciarios se encuentran, y todos nuestros flujos de efectivo derivan de fuentes, fuera de Estados Unidos. Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria, nuestro fiduciario, es un banco de desarrollo constituido de conformidad con las leyes de México. Como resultado, puede ser difícil para los tenedores de Notas efectuar notificaciones procesarles en Estados Unidos a nosotros o hacer cumplir tanto en Estados Unidos como fuera de Estados Unidos las sentencias de Estados Unidos emitidas contra nosotros en tribunales de Estados Unidos en cualquier acción, incluyendo acciones predicadas en las disposiciones de responsabilidad civil de las leyes federales de valores de Estados Unidos. Existe duda en cuanto a la aplicabilidad, en acciones originales en tribunales mexicanos o en acciones para la ejecución de sentencias obtenidas en tribunales de jurisdicciones fuera de México, de responsabilidades predicadas, en su totalidad o en parte, en las disposiciones de responsabilidad civil de las leyes federales de valores de Estados Unidos. No existe un tratado entre Estados Unidos y México para la aplicación de las sentencias emitidas en el otro país. En el pasado, los tribunales mexicanos han hecho cumplir las sentencias dictadas en Estados Unidos en virtud de los principios legales de reciprocidad y cortesía, que consisten en la revisión en México de la sentencia de Estados Unidos con el fin de determinar, entre otras cosas, el cumplimiento de ciertos principios básicos de México del debido proceso y la no violación de la ley mexicana o el orden público, sin revisar el fondo del caso.

***Las Notas no están y no serán garantizadas por el gobierno mexicano.***

El emisor de las Notas es el Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México actuando a través de Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria, no en su capacidad individual, sino únicamente como fiduciario. Aunque los Desarrolladores son subsidiarias indirectas de propiedad total del gobierno mexicano, nuestras obligaciones financieras y las de los Desarrolladores no constituyen obligaciones de, y no están garantizadas por, el gobierno mexicano.

El gobierno mexicano no garantiza nuestras obligaciones y no tiene ninguna obligación de pagar el principal o los intereses de las Notas en caso de que los flujos de efectivo y/o capital fiduciario no sean suficientes para realizar tales pagos.

### **Riesgos Relacionados con México**

***Las condiciones económicas, políticas y sociales en México y otros países podrían afectar adversamente nuestra liquidez y nuestra capacidad para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas.***

Nosotros estamos constituidos en México, nuestros activos están ubicados en México y las operaciones de los Aeropuertos se llevan y se llevará a cabo en México. Como resultado, estamos sujetos a riesgos políticos, económicos, sociales, legales y regulatorios específicos de México, incluyendo el situación general de la economía mexicana, la devaluación del peso mexicano en comparación con otras monedas, como el dólar de EE.UU., la inflación, las tasas de interés, la regulación aeroportuaria, los impuestos, la expropiación, la inestabilidad social, el

aumento de las tasas de criminalidad y otros acontecimientos económicos, políticos y sociales en México. Los cambios en las condiciones macroeconómicas de México tienen una influencia significativa en la demanda de los viajes aéreos. Las disminuciones en la tasa de crecimiento de la economía mexicana, los períodos de crecimiento negativo, la reducción del gasto público y su efecto sobre los ingresos y/o aumentos en las tasas de inflación o de interés desechables pueden resultar en una menor demanda de viajes aéreos, lo que pudiera afectar negativamente nuestra capacidad de cobrar los cargos de pasajeros.

Muchos países, entre ellos México, han sufrido crisis económicas, políticas y sociales significativas recientemente, y estos eventos pueden ocurrir de nuevo en el futuro. La inestabilidad global ha sido causada por muchos factores diferentes, incluyendo las fluctuaciones sustanciales en el crecimiento económico, altos niveles de inflación, cambios en los valores de las divisas, los cambios en las políticas gubernamentales en materia económica o fiscal, y la inestabilidad política, social y económica global. No podemos asegurar que dichas condiciones no volverán o que dichas condiciones no tendrán un efecto significativo y adverso sobre nuestra liquidez y nuestra capacidad para pagar nuestra deuda.

La economía mexicana y el valor de mercado de los valores emitidos por emisores mexicanos pueden verse afectados, en diversos grados, por las condiciones económicas y de mercado en otros países de mercados emergentes y en Estados Unidos. Por otra parte, las condiciones económicas en México están altamente correlacionadas con las condiciones económicas en Estados Unidos como resultado del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (“TLCAN”), y el aumento de la actividad económica entre los dos países. En noviembre de 2016, se llevarán a cabo las elecciones presidenciales en Estados Unidos, lo que dará lugar a un cambio en el liderazgo de la nación y su resultado es todavía incierto. Ambos candidatos, la candidata demócrata Hillary Clinton y el candidato republicano Donald Trump, han hecho pública su intención de renegociar los términos del TLCAN, pero el contenido de cualquier modificación potencial no ha sido especificado. Por otra parte, el candidato Donald Trump ha declarado que si Canadá y México no están de acuerdo en volver a negociar el acuerdo, Estados Unidos podrá retirarse del TLCAN. Además, el candidato Donald Trump ha anunciado en varias ocasiones durante su campaña su plan de construir un muro a lo largo de la frontera entre Estados Unidos y México con el fin de detener la entrada de inmigrantes a Estados Unidos de manera ilegal, lo que puede crear fricciones entre el gobierno mexicano y el gobierno de Estados Unidos y reducir la actividad económica entre los países, lo que afecta los viajes de pasajeros de México a Estados Unidos. Sin embargo, no puede haber ninguna garantía en cuanto a lo que una nueva administración de Estados Unidos va a hacer, y el impacto de estas medidas u otras adoptadas por la nueva administración de Estados Unidos no puede predecirse.

Las condiciones económicas adversas en Estados Unidos, la terminación o la re-negociación del TLCAN en América del Norte u otros acontecimientos relacionados podrían tener un efecto adverso en la economía mexicana. Aunque las condiciones económicas en otros países de mercados emergentes y en Estados Unidos pueden diferir significativamente de las condiciones económicas en México, las reacciones de los inversionistas a los acontecimientos de otros países pueden tener un efecto adverso sobre el valor de mercado de valores de emisoras mexicanas o de los activos mexicanos. No puede haber ninguna garantía de que los futuros acontecimientos en otros países de mercados emergentes y en Estados Unidos, sobre los cuales no tenemos control, no tendrán un efecto significativo adverso en nuestra liquidez o nuestra capacidad para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas.

***México ha experimentado recientemente condiciones económicas adversas.***

En el pasado, México ha experimentado crisis económicas, causadas por factores internos y externos, que se caracterizan por la inestabilidad del tipo de cambio (incluyendo grandes devaluaciones), alta inflación, altas tasas de interés internas, contracción económica, una reducción de los flujos internacionales de capital, una reducción de liquidez en el sector bancario y las altas tasas de desempleo. No podemos asumir que dichas condiciones no volverán o que dichas condiciones no tendrán un efecto adverso en nuestra liquidez y nuestra capacidad para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas. Si la economía mexicana se deteriora, si el valor del peso mexicano sigue disminuyendo, si la inflación o las tasas de interés aumentan significativamente o si la economía mexicana está de otro modo afectada de manera adversa, nuestra liquidez y nuestra capacidad para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas, se podrían ver negativamente afectados.

***La inflación en México, junto con las medidas del gobierno para frenar la inflación, puede afectar adversamente nuestra liquidez y nuestra capacidad para pagar nuestra deuda.***

México históricamente ha experimentado niveles de inflación más altos que las tasas de inflación anuales de sus principales socios comerciales. La tasa anual de inflación, medida por los cambios en el índice nacional de precios al consumidor mexicano calculado y publicado por Banco de México fue de 4.0% para 2013, del 4.1% para 2014 y 2.1% para 2015. Las altas tasas de inflación podrían afectar adversamente nuestra liquidez y nuestra capacidad para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas, mediante la reducción del poder adquisitivo, por lo tanto afectando negativamente a la demanda de viajes aéreos.

***Las altas tasas de interés en México podrían aumentar nuestros costos financieros.***

Las tasas de interés anuales promedio en certificados de la Tesorería de la Federación del gobierno mexicano denominados en pesos a 28 días fueron 3.8%, 3.0%, 3.0% y 3.6% para 2013, 2014 y 2015, y el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, respectivamente. La Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio promedio a 28 días fue de 4.3%, 3.5%, 3.3% y 3.9% para 2013, 2014, 2015 y el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, respectivamente. Como resultado del debilitamiento de la actividad económica en los últimos años, Banco de México ha mantenido las tasas de interés de referencia históricas en 4.25%, en un esfuerzo para estimular los préstamos y estimular la economía. En el medio plazo, es posible que Banco de México aumente su tasa de interés de referencia. En consecuencia, si contratamos deuda denominada en pesos en el futuro, podría ser a tasas de interés más altas.

***El gobierno mexicano ha ejercido, y continúa ejerciendo, influencia significativa sobre la economía mexicana.***

El gobierno federal mexicano ha ejercido, y continúa ejerciendo, influencia significativa sobre la economía mexicana. En consecuencia, las acciones y políticas del gobierno federal mexicano en relación con la economía, las empresas estatales y controladas, instituciones financieras financiadas o influenciadas podrían tener un impacto significativo sobre nosotros, y sobre las condiciones del mercado, los precios y rendimientos de los valores mexicanos. El gobierno mexicano en el pasado ha intervenido en la economía local y, ocasionalmente, ha hecho cambios significativos en las políticas y regulaciones, lo que podría seguir haciendo en el futuro. Tales acciones para controlar la inflación y otras normas y políticas han implicado, entre otras medidas, aumentos en tasas de interés, cambios en políticas fiscales, controles de precios, devaluaciones de moneda, límites a la importación y otras acciones. El negocio de los Aeropuertos y, en consecuencia, el tráfico de pasajeros, nuestra capacidad de cobrar los cargos de pasajeros y de nuestra capacidad para cumplir con nuestras obligaciones bajo las notas puede verse afectada negativamente por cambios en las políticas o regulaciones gubernamentales.

En el pasado, la economía mexicana ha experimentado déficits de la balanza de pagos y reducción de las reservas de divisas. Mientras que el gobierno mexicano no restringe la capacidad de las personas físicas o morales nacionales o extranjeras a convertir los pesos en monedas extranjeras, incluyendo el dólar de EE.UU., lo ha hecho en el pasado y podría volver a hacerlo en el futuro. No podemos asegurar que el gobierno mexicano no implementará una política restrictiva de control cambiario en el futuro. Cualquier política restrictiva de control cambiario podría impedir o restringir nuestro acceso a dólares de EE.UU. para cumplir con nuestras obligaciones denominadas en dólares de EE.UU., incluyendo las Notas, y también podría tener un efecto significativo adverso en nuestra liquidez. La legislación fiscal, en particular, en México, está constantemente sujeta a cambios, tales como los aumentos en las tasas fiscales resultantes de la promulgación de la legislación fiscal mexicana en vigor a partir de enero de 2014, y el gobierno mexicano puede continuar realizando cambios a la misma o a cualquiera de sus políticas sociales, económicos, políticas o de otro tipo existentes, cuyos cambios pueden tener un efecto adverso en nuestra liquidez o nuestra capacidad para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas.

***Las normas de contabilidad y los requerimientos de divulgación en México difieren de los de Estados Unidos y pueden no reflejar adecuadamente nuestro negocio y resultados de operación.***

Además, las normas de contabilidad y los requerimientos de divulgación en México difieren de los de Estados Unidos. En particular, nuestros estados financieros están preparados de acuerdo con las NIIF que difieren de los GAAP de Estados Unidos en una serie de aspectos. Las partidas sobre los estados financieros de una entidad preparados de acuerdo con las NIIF pueden no reflejar la situación financiera o los resultados de operación en la forma en que se reflejarían si tales estados financieros fuesen preparados de conformidad con los GAAP de Estados Unidos.



## DESTINO DE LOS FONDOS

Estimamos que los fondos netos de esta oferta, después de deducir los descuentos a los compradores iniciales y otros gastos estimados por pagar en relación con esta oferta, será de aproximadamente US\$[•] millones.

Tenemos la intención de utilizar los fondos netos de la oferta de las Notas para pagar el precio de compra que debemos a los Desarrolladores de conformidad con los Convenios de Cesión de Derechos para la adquisición de los derechos de cobro de los cargos de pasajeros desde el Aeropuerto Existente y el Nuevo Aeropuerto. Consulte “Cargos de Pasajeros y Proceso de Cobranza de Cargos de Pasajeros—Convenios de Cesión de Derechos y Consentimientos de Aerolíneas”.

Un monto igual a cada pago del precio de compra pagado de conformidad con los Convenios de Cesión de Derechos será usado por los Desarrolladores para financiar parcialmente el diseño, la construcción y el desarrollo del Nuevo Aeropuerto de conformidad con el Marco de Referencia Bono Verde del NAICM disponible como se describe en “Información Disponible”. Estando pendiente la cesión por los Desarrolladores de estos fondos a proyectos verdes elegibles de acuerdo con el Marco de Referencia Bono Verde del NAICM, la totalidad o una parte de los ingresos netos de esta oferta podrá ser usada para pagar la deuda conforme al Contrato de Crédito.

Adicionalmente, los Desarrolladores harán disponible el Reporte del Bono Verde del NAICM trimestral sobre la asignación de montos iguales a los fondos netos de acuerdo con el Marco de Referencia Bono Verde del NAICM que incluirá, cuando sea viable, información sobre el impacto ambiental de los proyectos verdes elegibles en el Nuevo Aeropuerto. Los Desarrolladores contratarán a un revisor externo apropiado para revisar la asignación de los fondos netos sobre una base anual y preparar un reporte sobre su conformidad con el Marco de Referencia Bono Verde del NAICM.

## TIPOS DE CAMBIO

Las cifras en dólares de EE.UU. en este prospecto que han sido convertidas de pesos mexicanos han sido convertidas únicamente para conveniencia del lector. Estas conversiones no deben ser interpretadas como declaraciones de que las cifras en pesos mexicanos realmente representan tales cifras en dólares de EE.UU., o que cualquiera de tales cifras puede ser convertida a los tipos de cambio indicados. A menos que se indique lo contrario, las cifras en dólares de EE.UU. en este prospecto que han sido convertidas de pesos mexicanos, han sido convertidas a un tipo de cambio de Ps.18.5550 por dólar de EE.UU., que fue el tipo de cambio publicado por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación el 30 de junio de 2016, como el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano.

México tiene un mercado libre de divisas y Banco de México permite que el peso mexicano flote libremente frente al dólar de EE.UU. y otras monedas extranjeras. Banco de México interviene en el mercado cambiario únicamente para reducir volatilidad excesiva. No podemos asegurar que el gobierno mexicano mantendrá sus políticas actuales con respecto al peso mexicano o que el peso mexicano no se apreciará o depreciará significativamente en el futuro.

La siguiente tabla muestra, para los años y períodos indicados, los tipos de cambio bajos, altos, promedio y de cierre de período para el pago de obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano publicados por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación. Estos tipos de cambio se expresan en pesos mexicanos por cada dólar de EE.UU.

<b>Año Terminado el 31 de diciembre de</b>	<b>Tipo de Cambio (Ps. por US\$)<sup>(1)</sup></b>			<b>Cierre de Período</b>
	<b>Bajo<sup>(2)</sup></b>	<b>Alto<sup>(2)</sup></b>	<b>Promedio<sup>(3)</sup></b>	
2011.....	11.50	14.24	12.42	13.98
2012.....	12.63	14.39	13.17	12.99
2013.....	11.98	13.44	12.77	13.07
2014.....	12.85	14.79	13.30	14.73
2015.....	14.56	17.38	15.87	17.34
<b>Mes Terminado</b>				
Marzo de 2016.....	17.25	18.10	17.69	17.25
Abril de 2016.....	17.21	17.89	17.49	17.21
Mayo de 2016.....	17.18	18.55	18.10	18.48
Junio de 2016.....	18.15	19.13	18.65	18.56
Julio de 2016.....	18.30	18.90	18.59	18.90
Agosto de 2016.....	17.99	18.91	18.47	18.80
Septiembre de 2016 (a septiembre 2).....	18.85	18.86	18.86	18.85

<sup>(1)</sup> Fuente: Banco de México.

<sup>(2)</sup> Las tarifas mostradas son el máximo y el mínimo real, sobre una base diaria para cada período.

<sup>(3)</sup> Promedio de los tipos de cambio al cierre de cada mes en el caso de promedios anuales y el promedio de los tipos de cambio diarios en el caso de promedios mensuales.

## CAPITALIZACIÓN

La siguiente tabla presenta nuestra capitalización y endeudamiento al 30 de junio de 2016 sobre (i) una base real y (ii) ajustados para dar efecto a la emisión de las Notas aquí ofrecidas y el destino de los fondos.

Esta tabla debe ser leída junto con, y se califica en su totalidad por referencia a, “Destino de los Fondos”, “Comentarios y Análisis de la Administración sobre la Condición Financiera y los Resultados de Operación”, “Información Financiera Seleccionada y Otra Información” y nuestros estados financieros intermedios condensados no auditados incluidos en este prospecto.

	Al 30 de junio de 2016			
	Real		Ajustado	
	(Ps.)	(US\$) <sup>(2)</sup>	(Ps.)	(US\$) <sup>(2)</sup>
	(en millones)			
Porción de corto plazo de la deuda de largo plazo.....	65.8	3.5	65.8	3.5
Deuda de largo plazo:				
Crédito revolvente de largo plazo, incluyendo intereses <sup>(1)</sup>	18,534.7	998.9	18,534.7	998.9
Costo de emisión .....	(859.8)	(46.3)	(859.8)	(46.3)
Intereses por pagar.....	(65.8)	(3.5)	65.8	3.5
Notas ofrecidas.....	-	-	[•]	[•]
	17,609.1	949.0	[•]	[•]
Total deuda.....	17,674.9	952.6	[•]	[•]
Total capital fiduciario .....	34,475.6	1,858.0	34,475.6	1,858.0
Total capitalización.....	52,150.5	2,810.6	[•]	[•]

(1) El crédito revolvente de largo plazo corresponde al Contrato de Crédito por un monto total de US\$3.0 mil millones. Al 30 de junio de 2016, el monto de principal insoluto conforme al Contrato de Crédito fue de US\$1.0 mil millones.

(2) Las cifras en dólares de EE.UU. están convertidas a un tipo de cambio de Ps.18.5550 por dólar de EE.UU., que fue el tipo de cambio publicado por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación el 30 de junio de 2016, como el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano.

## INFORMACIÓN FINANCIERA HISTÓRICA Y OPERATIVA SELECCIONADA

Las siguientes tablas presentan nuestra información financiera histórica y cierta información operativa seleccionada y datos del Aeropuerto Existente en las fechas y para cada uno de los períodos indicados. La información financiera que se presenta en las siguientes tablas proviene de y debe leerse conjuntamente con, y está calificada en su totalidad por referencia a, nuestros Estados Financieros contenidos en este prospecto y en la sección “Resumen de Información Financiera Histórica y Operativa” de este prospecto.

Nuestros Estados Financieros Auditados y la información financiera auditada que se incluye en este prospecto de colocación han sido preparados de conformidad con las NIIF emitidas por el IASB, y las interpretaciones relacionadas emitidas por el CINIF. Nuestros Estados Financieros Intermedios han sido preparados de conformidad con la Norma de Contabilidad Internacional 34 *Información Financiera Intermedia*, emitida por el IASB. Las NIIF difieren en ciertos aspectos significativos de los GAAP de EE.UU. y las normas de información financiera y los principios de contabilidad generalmente aceptados utilizados en otras jurisdicciones. No hemos hecho ningún intento de cuantificar el impacto de esas diferencias por una conciliación de nuestros Estados Financieros u otra información financiera incluida en este prospecto de colocación a los GAAP de EE.UU. u otras normas de información financiera y principios de contabilidad generalmente aceptados. Los instamos a consultar a sus propios asesores en relación con las diferencias entre las NIIF y los GAAP de EE.UU. y cómo estas diferencias pueden afectar nuestros Estados Financieros y el resto de la información financiera incluida en este prospecto de colocación.

Nuestros estados financieros están expresados en pesos mexicanos. La información financiera incluida en este prospecto se presenta en dólares de EE.UU. para conveniencia del lector. Consulte “Presentación de Información Financiera y Otra Información—Moneda”. Para mayor información acerca de la información financiera presentada en este prospecto, consulte “Presentación de Información Financiera y Otra Información” y “Comentarios y Análisis de la Administración sobre la Condición Financiera y los Resultados de Operación”.

	Años Terminados el 31 de diciembre de				Seis Meses Terminados el 30 de junio de		
	2013 (Ps.)	2014 (Ps.)	2015 (Ps.)	2015 <sup>(1)</sup> (US\$)	2015 (Ps.)	2016 (Ps.)	2016 <sup>(2)</sup> (US\$)
<b>Información del Estado de Resultados:</b>							
Utilidad y ganancias:							
Ingresos por intereses .....	1,154.8	1,215.8	4,321.1	272.3	2,668.4	594.4	32.9
Otros ingresos por intereses bancarios.....	7.7	8.3	68.1	4.3	22.2	90.9	5.0
Ganancia cambiaria.....	6.6	-	3,651.7	230.1	979.3	3,511.1	194.2
Ganancia en valor razonable de instrumentos financieros.....	4.9	6.1	-	-	-	-	-
Ganancia en extinción de deuda.....	-	74.5	-	-	-	-	-
	<u>1,174.0</u>	<u>1,304.7</u>	<u>8,040.9</u>	<u>506.7</u>	<u>3,669.9</u>	<u>4,196.4</u>	<u>232.1</u>
Costos, gastos y pérdidas:							
Gastos por intereses .....	119.7	120.4	326.1	20.5	98.9	247.3	13.7
Pérdida cambiaria .....	--	21.2	1,144.8	72.1	268.0	1,164.8	64.4
Gastos de operación .....	6.0	12.6	137.8	8.7	60.3	107.6	6.0
	<u>125.7</u>	<u>154.2</u>	<u>1,608.7</u>	<u>101.3</u>	<u>427.2</u>	<u>1,519.7</u>	<u>84.1</u>
Ganancia del ejercicio .....	1,048.3	1,150.5	6,432.2	405.4	3,242.7	2,676.7	148.0

- (1) Las cifras en dólares de EE.UU. están convertidas al tipo de cambio de Ps.15.8710 por dólar de EE.UU., que fue el promedio para el año 2015 de todos los tipos de cambio publicados por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación como el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano.
- (2) Las cifras en dólares de EE.UU. están convertidas al tipo de cambio de Ps.18.0774 por dólar de EE.UU., que fue el promedio para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 de todos los tipos de cambio publicados por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación como los tipos de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano.

	Al 31 de diciembre de				Al 30 de junio de	
	2013	2014	2015	2015 <sup>(1)</sup>	2016	2016 <sup>(2)</sup>
	(Ps.)	(Ps.)	(Ps.)	(US\$)	(Ps.)	(US\$)
<b>Información del Estado de Posición Financiera:</b>						
Activos circulantes:						
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido .....	648.9	942.1	4,059.7	234.1	5,638.7	303.9
Cuentas por cobrar de corto plazo .....	3,515.9	864.6	6,022.7	347.3	6,257.2	337.2
<b>Total activos circulantes .....</b>	<b>4,164.8</b>	<b>1,806.7</b>	<b>10,082.4</b>	<b>581.4</b>	<b>11,895.9</b>	<b>641.1</b>
Activos no circulantes:						
Cuentas por cobrar de largo plazo .....	-	13,758.0	44,346.1	2,557.5	44,874.6	2,418.5
Otras cuentas por cobrar .....	4.9	0.9	0.9	0.1	0.9	-
<b>Total activos .....</b>	<b>4,169.7</b>	<b>15,565.6</b>	<b>54,429.4</b>	<b>3,139.0</b>	<b>56,771.4</b>	<b>3,059.6</b>
Pasivos circulantes:						
Cuenta por pagar a fideicomitente y otras cuentas por pagar .....	552.9	1,230.7	4,561.0	263.0	4,620.9	249.0
Porción de corto plazo del crédito bancario de largo plazo .....	1,601.1	83.7	53.0	3.1	65.8	3.5
<b>Total pasivos circulantes .....</b>	<b>2,154.0</b>	<b>1,314.4</b>	<b>4,614.0</b>	<b>266.1</b>	<b>4,686.7</b>	<b>252.5</b>
Pasivos no circulantes:						
Crédito bancario de largo plazo .....	-	4,032.2	16,436.9	947.9	17,609.1	949.0
Instrumentos financieros derivados .....	105.0	-	-	-	-	-
<b>Total pasivos .....</b>	<b>2,259.0</b>	<b>5,346.6</b>	<b>21,050.9</b>	<b>1,214.0</b>	<b>22,295.8</b>	<b>1,201.5</b>
Capital fiduciario:						
Aportaciones de capital .....	1,897.5	9,068.5	25,795.6	1,487.7	24,216.0	1,305.1
Utilidades retenidas .....	13.2	1,150.6	7,582.9	437.3	10,259.6	552.9
<b>Total capital fiduciario .....</b>	<b>1,910.7</b>	<b>10,219.1</b>	<b>33,378.5</b>	<b>1,925.0</b>	<b>34,475.6</b>	<b>1,858.0</b>
<b>Total .....</b>	<b>4,169.7</b>	<b>15,565.7</b>	<b>54,429.4</b>	<b>3,139.0</b>	<b>56,771.4</b>	<b>3,059.5</b>

(1) Las cifras en dólares de EE.UU. están convertidas a un tipo de cambio de Ps.17.3398 por dólar de EE.UU., que fue el tipo de cambio publicado por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 2015 como el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano.

(2) Las cifras en dólares de EE.UU. están convertidas a un tipo de cambio de Ps.18.5550 por dólar de EE.UU., que fue el tipo de cambio publicado por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación el 30 de junio de 2016 como el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano.

	Años Terminados el 31 de diciembre de				Seis Meses Terminados el 30 de junio de		
	2013	2014	2015	2015 <sup>(1)</sup>	2015	2016	2016 <sup>(2)</sup>
	(Ps.)	(Ps.)	(Ps.)	(US\$)	(Ps.)	(Ps.)	(US\$)
<b>Información de Flujos de Efectivo:</b>							
<b>Actividades de Operación:</b>							
Cargos de pasajeros cobrados .....	3,153.1	4,833.2	6,762.8	426.1	3,045.2	3,855.4	213.3
Gastos administrativos del fideicomiso .....	(3.7)	(3.6)	(724.6)	(45.7)	(66.8)	(118.7)	(6.6)
Impuestos y retenciones pagados en nombre del fideicomitente .....	(432.5)	(630.6)	(915.7)	(57.7)	(403.1)	(552.0)	(30.5)
Flujos de efectivo netos de actividades de operación .....	2,716.9	4,199.0	5,122.5	322.7	2,575.3	3,184.7	176.2
<b>Actividades de Inversión:</b>							
Intereses recibidos .....	7.7	8.3	68.1	4.3	22.2	90.9	5.0
Flujos de efectivo netos de actividades de inversión .....	7.7	8.3	68.1	4.3	22.2	90.9	5.0
<b>Actividades de Financiamiento:</b>							
Distribuciones al fideicomitente .....	(1,898.0)	(5,711.6)	(13,201.8)	(831.8)	(739.1)	(1,518.3)	(84.0)
Producto de créditos bancarios .....	-	4,006.4	11,223.1	707.1	-	-	-
Pago de instrumentos financieros .....	(104.3)	(117.0)	-	-	-	-	-
Pago de garantías .....	(20.7)	(12.2)	-	-	-	-	-
Intereses pagados .....	(30.0)	(15.7)	(94.3)	(5.9)	(29.5)	(178.1)	(9.9)
Amortizaciones de crédito .....	(734.2)	(2,064.1)	-	-	-	-	-
Flujos de efectivo netos de actividades de financiamiento .....	(2,787.2)	(3,914.2)	(2,073.0)	(130.6)	(768.6)	(1,696.4)	(93.9)
Aumento (disminución) neto en efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido .....	(62.6)	293.1	3,117.6	196.4	1,828.9	1,579.2	87.3
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al inicio del ejercicio .....	711.6	648.9	942.1	59.4	942.1	4,059.7	224.6
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al final del ejercicio ...	649.0	942.0	4,059.7	255.8	2,771.0	5,638.9	311.9

(1) Las cifras en dólares de EE.UU. están convertidas al tipo de cambio de Ps.15.8710 por dólar de EE.UU., que fue el promedio para el año 2015 de todos los tipos de cambio publicados por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación como el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano.

(2) Las cifras en dólares de EE.UU. están convertidas al tipo de cambio de Ps.18.0774 por dólar de EE.UU., que fue el promedio para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 de todos los tipos de cambio publicados por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación como los tipos de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano.

## Tráfico de Pasajeros Histórico

El Aeropuerto Existente ha visto crecer el tráfico de pasajeros en los últimos cinco años. Las tendencias históricas en el tráfico de pasajeros y en el tráfico de pasajeros de paga entre 2011 y 2015, y en los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2015 y el 30 de junio de 2016 se exponen a continuación.

	Años Terminados el 31 de diciembre de					Seis Meses Terminados el 30 de junio de		TCAC 2011-2015
	2011	2012	2013	2014	2015	2015	2016	
	(en millones de Pasajeros, excepto ATMs y porcentajes)							
<b>ATMs</b>	350,032	377,743	392,566	409,954	426,761	207,382	215,208	5.1%
<b>Total de Tráfico de Pasajeros<sup>(1)</sup></b>								
Vuelos Nacionales	17.5	19.7	20.9	22.8	25.7	12.1	13.0	10.1%
Vuelos Internacionales	8.9	9.8	10.6	11.5	12.8	5.9	6.5	9.4%
<b>Total</b>	<b>26.3</b>	<b>29.5</b>	<b>31.5</b>	<b>34.3</b>	<b>38.4</b>	<b>18.1</b>	<b>19.5</b>	<b>10.0%</b>
Porcentaje de crecimiento del año anterior	-	11.83%	6.92%	8.63%	12.20%		7.81%	-
<b>Total de Pasajeros de Salida (incluyendo pasajeros exentos)</b>								
Vuelos Nacionales	8.8	9.9	10.5	11.4	12.9	6.1	6.5	10.1%
Vuelos Internacionales	4.5	4.9	5.3	5.8	6.4	3.0	3.3	9.3%
<b>Total</b>	<b>13.2</b>	<b>14.8</b>	<b>15.8</b>	<b>17.2</b>	<b>19.2</b>	<b>9.0</b>	<b>9.7</b>	<b>9.8%</b>
Porcentaje de crecimiento del año anterior	-	12.0%	7.0%	8.5%	11.9%		8.0%	-
<b>Total de Tráfico de Pasajeros de Paga<sup>(2)</sup></b>								
Vuelos Nacionales <sup>(3)</sup>	6.9	7.6	8.2	8.7	9.7	4.5	4.9	8.8%
Vuelos Internacionales <sup>(4)</sup>	3.7	4.0	4.3	4.6	4.9	2.3	2.5	7.4%
<b>Total</b>	<b>10.6</b>	<b>11.6</b>	<b>12.5</b>	<b>13.3</b>	<b>14.6</b>	<b>6.8</b>	<b>7.4</b>	<b>0.1</b>
Porcentaje de crecimiento del año anterior	-	9.1%	8.0%	6.6%	9.5%	-	8.1%	-
<b>Total Pasajeros de Paga a a Porcentaje del Total de Pasajeros</b>								<b>Promedio 2011-2015</b>
Vuelos Nacionales	26.2%	25.8%	26.0%	25.5%	25.2%	25.1%	25.1%	25.7%
Vuelos Internacionales	14.0%	13.4%	13.6%	13.4%	12.7%	12.5%	12.7%	13.4%
<b>Total</b>	<b>40.2%</b>	<b>39.2%</b>	<b>39.6%</b>	<b>38.9%</b>	<b>37.9%</b>	<b>37.7%</b>	<b>37.8%</b>	<b>39.2%</b>

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

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

(3) Tari fás Nacionales Aplicables: US\$14.90 durante 2011, US\$15.43 durante 2012, US\$15.76 durante 2013, US\$21.96 durante 2014, US\$22.33 durante 2015 y US\$22.37 durante 2016.

(4) Tari fás Internacionales Aplicables: US\$18.34 durante 2011, US\$18.99 durante 2012, US\$19.40 durante 2013, US\$34.15 durante 2014, US\$34.72 durante 2015 y US\$34.78 durante 2016.

Fuente: Desarrollador Existente. Estadísticas históricas de tráfico de pasajeros.

## Cargos de Pasajeros Históricos y Cargos de Pasajeros Netos

La siguiente tabla muestra los cargos de pasajeros y los Cargos de Pasajeros Netos cobrados en el Aeropuerto Existente en los últimos tres años y los períodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2015 y el 30 de junio de 2016.

	Años Terminados el 31 de diciembre de			Seis Meses Terminados el 30 de junio de		TCAC
	2013	2014	2015	2015	2016	2013-2015
	(en millones de Ps., excepto porcentajes)					
Cargos de pasajeros cobrados <sup>(1)</sup> .....	3,153.1	4,833.2	6,762.8	3,045.2	3,855.4	46.5%
<i>Más</i>						
Intereses recibidos .....	7.7	8.3	68.1	22.2	90.9	197.4%
<i>Menos</i>						
Impuesto al valor agregado .....	432.5	630.6	915.7	403.1	552.0	45.5%
Gastos Administrativos del Fideicomiso <sup>(2)</sup> .....	6.0	12.6	137.8	60.3	107.6	379.2%
Cargos de Pasajeros Netos <sup>(3)</sup> .....	<b>2,722.3</b>	<b>4,198.3</b>	<b>5,777.4</b>	<b>2,604.0</b>	<b>3,286.7</b>	<b>45.7%</b>
Crecimiento de Cargos de Pasajeros Netos .....	-	54.2%	37.6%	-	26.2%	-

(1) Las comisiones de cobranza, que se negocian entre cada aerolínea y el Desarrollador Existente de conformidad con respectivos convenios de cobranza, se facturan a y son directamente pagadas por el Desarrollador Existente, a excepción de un pequeño número de aerolíneas internacionales que deducen sus comisiones de cobranza antes de transferir el monto de cargos de pasajeros cobrados al Fideicomiso de Garantía.

(2) Incluye únicamente Gastos Administrativos del Fideicomiso devengados.

(3) Cargos de Pasajeros Netos es una medida financiera que no se calcula o reconoce de acuerdo con las NIIF. Nosotros calculamos Cargos de Pasajeros Netos para cualquier período como el monto de cargos de pasajeros, intereses y otros ingresos depositados en, o acreditados a, sin duplicación, las cuentas de ingresos en el Fideicomiso de Garantía durante dicho período, menos el impuesto al valor agregado debido y por pagar con respecto a tales montos y todos los honorarios, incluidas las comisiones de cobranza, según lo acordado con ciertas aerolíneas que operan en el Aeropuerto Existente, los costos y gastos devengados directamente en relación con el cumplimiento por nosotros de nuestras obligaciones conforme a los Contratos del Proyecto y a los Documentos de Financiamiento por pagar durante dicho período (a excepción de los montos a pagar en concepto de principal e intereses conforme a cualquier Documento de Financiamiento y los gastos de operación y mantenimiento incurridos por el Desarrollador Existente o, desde y después del inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, el Nuevo Desarrollador).

Fuente: Desarrollador Existente.

## Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda

La Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda se calcula para cualquier período como la razón de Cargos de Pasajeros Netos durante dicho período al Servicio de la Deuda por pagar para dicho período (incluyendo, sin duplicación, cualquier impuesto de retención por pagar con respecto a dicho Servicio de la Deuda), incluyendo el servicio de la deuda por pagar conforme al Contrato de Crédito y, a partir de su emisión, las Notas.

La siguiente tabla contiene el cálculo de la Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda para los períodos indicados, que se relaciona con períodos trimestrales desde la celebración del Contrato de Crédito.

	Tres meses terminados							Seis meses terminados	Doce meses terminados
	2015				2016			2016	
	Ene 28,	Abril 28,	Julio 28,	Oct. 28,	Ene. 28,	Abril 28,	Julio 28,	Julio 28,	Julio 28,
	(en millones de dólares de EE.UU.)								
Cargos de Pasajeros Netos .....	85.1	81.2	90.2	97.0	91.2	96.5	87.9	184.4	359.6
Servicio de la Deuda <sup>(1)</sup> .....	2.5	2.4	2.5	5.5	7.5	8.2	8.3	16.5	17.9
<b>Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda .....</b>	<b>34.23x</b>	<b>33.51x</b>	<b>36.17x</b>	<b>17.70x</b>	<b>12.20x</b>	<b>11.71x</b>	<b>10.59x</b>	<b>11.15x</b>	<b>20.12x</b>

(1) El Servicio de la Deuda es calculado para cualquier período como el monto igual a la suma de todos los pagos debidos durante dicho período con respecto a los Documentos de Financiamiento, ya sea de principal, intereses o comisiones, neto de pagos recibidos por el emisor conforme a contratos swap vigentes durante dicho período.



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

*Esta sección de comentarios y análisis de la administración sobre la condición financiera y los resultados de operación debe ser leída junto con nuestros Estados Financieros incluidos en este prospecto de colocación. La información financiera incluida en el siguiente análisis deriva de nuestros Estados Financieros, que han sido preparados de acuerdo con las NIIF emitidas por el IASB y las interpretaciones relacionadas emitidas por el CINIF, que pueden diferir de las normas de información financiera adoptadas en otros países en una serie de aspectos. Los instamos a consultar a sus propios asesores en relación con las diferencias entre las NIIF y los GAAP de EE.UU. y cómo estas diferencias podrían afectar nuestros Estados Financieros y el resto de la información financiera incluida en este prospecto de colocación. Además de la información que se incluye en la siguiente discusión, los inversionistas deben considerar cuidadosamente la información contenida en “Factores de Riesgo” antes de invertir en las Notas.*

### Aspectos Generales

Somos un fideicomiso de objeto especial creado de conformidad con las leyes de México con el único fin de comprar y mantener los derechos de cobro de los cargos de pasajeros del Aeropuerto Existente y, después del inicio de sus operaciones comerciales, el Nuevo Aeropuerto. Los Desarrolladores nos venden estos derechos de cobro, junto con otros bienes y activos relacionados, a cambio del derecho a recibir el producto de cualquier desembolso en términos del Contrato de Crédito y cualquier deuda futura que sea incurrida por nosotros, incluyendo las Notas. Los Desarrolladores usarán el producto de dicha venta para financiar parcialmente el diseño, la construcción y el desarrollo del Nuevo Aeropuerto. Como tal, somos propietarios de los derechos exclusivos de cobrar los cargos de pasajeros desde el Aeropuerto Existente y, al inicio de sus operaciones comerciales, del Nuevo Aeropuerto. Hemos aportado estos derechos y otros bienes y activos relacionados a un fideicomiso de garantía como garantía para el beneficio de nuestros acreedores garantizados, incluyendo el fiduciario que actúa en beneficio de los tenedores de las Notas. Los flujos de efectivo generados por el cobro de los cargos de pasajeros constituyen la principal fuente de financiamiento para pagar nuestra deuda, incluyendo las Notas. Somos un fideicomiso privado y el gobierno mexicano no nos ha aportado fondos públicos ni se nos han asignado fondos del presupuesto federal de México para pagar nuestra deuda o para cualquier otro propósito.

### Factores que Pueden Influir en los Flujos de Efectivo Futuros de Operaciones

**Determinación de Tarifas de Cargos de Pasajeros.** Debido a que los Desarrolladores son empresas de propiedad estatal, las Tarifas Internacionales y las Tarifas Nacionales están reguladas y determinadas por el gobierno mexicano a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Mientras que las tarifas de cargos de pasajeros pueden estar sujetas a cambios a petición de los Desarrolladores Existentes, el gobierno mexicano puede negar dicha solicitud, incluso en circunstancias que justifiquen un aumento. Además, el gobierno mexicano puede decidir aumentar o reducir las tarifas de cargos de pasajeros cobradas en el Aeropuerto Existente a su discreción en cualquier punto en el tiempo. Desde el año 2005, de acuerdo con una directiva de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, las tarifas de cargos de pasajeros en el Aeropuerto Existente se ajustan anualmente para reflejar la inflación con base en el Índice de Precios al Consumidor para todos los Consumidores Urbanos publicado por la Oficina de Estadísticas Laborales de Estados Unidos en octubre de cada año. Las nuevas tarifas de cargos de pasajeros son aplicables el 1 de enero de cada año.

**Condiciones de la Industria.** Los cambios positivos o negativos en las condiciones de la industria aeronáutica pueden afectar nuestro rendimiento general. Las crisis económicas futuras o crisis regionales que afectan a las industrias aeronáutica y de aerolíneas mexicanas que tienen un impacto en el nivel de tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente, podrían afectar adversamente nuestra capacidad para mantener o incrementar el flujo de efectivo derivado del cobro de los cargos de pasajeros.

**Estacionalidad.** El negocio del Aeropuerto Existente está sujeto a fluctuaciones estacionales. En general, la demanda de viajes aéreos es típicamente más alta durante los meses de verano y durante la temporada de vacaciones de invierno, especialmente en los mercados internacionales, dado que hay más viajes de placer durante estos períodos. Los resultados de operaciones del Aeropuerto Existente generalmente reflejan dicha estacionalidad, pero también se han visto afectados por numerosos factores que no son necesariamente de temporada, incluyendo

condiciones económicas, problemas de seguridad y salud, guerras o amenazas de guerra, el clima, retrasos de control de tráfico aéreo y en general condiciones económicas. Como resultado de ello, los resultados de operación del Aeropuerto Existente para un periodo trimestral no son necesariamente indicativos de los resultados de operación durante todo un año, y los resultados de operación históricos no son necesariamente indicativos de los resultados de operación futuros.

***Impacto de Fluctuaciones en Divisas.*** Las Tarifas Internacionales y Tarifas Nacionales son determinadas por el gobierno mexicano, en dólares de EE.UU., y los cargos de pasajeros son cobrados por las aerolíneas que operan en el Aeropuerto Existente en pesos mexicanos o en dólares de EE.UU., dependiendo del lugar y la forma de pago de los boletos de avión. Las aerolíneas convierten los cargos de pasajeros cobrados en dólares de EE.UU. al tipo de cambio promedio mensual determinado por el gobierno de México utilizando los tipos de cambio publicados por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación, y se pagan posteriormente al Fideicomiso de Garantía en pesos mexicanos. La alta volatilidad del tipo de cambio en un mes afecta directamente este tipo de cambio promedio, lo cual puede resultar en una disminución de los flujos de efectivo a nosotros en términos del peso mexicano. Además, cualquier apreciación en el valor del peso mexicano contra el dólar de EE.UU. resulta en una disminución en los flujos de efectivo derivados del cobro de los cargos de pasajeros en términos del peso mexicano. Por el contrario, una devaluación del peso mexicano frente al dólar de EE.UU. aumenta tales flujos de efectivo en términos del peso mexicano.

### **Políticas Contables Críticas y Estimados**

Preparamos nuestros estados financieros de acuerdo con las NIIF, emitidas por el IASB. La preparación de los estados financieros de acuerdo con las NIIF requiere que la administración haga estimados y supuestos significativos que afectan nuestros flujos de efectivo, activos, pasivos y otros montos relacionados. La administración rutinariamente hace juicios y estimados sobre el efecto de los asuntos que son inherentemente inciertos. A medida que el número de variables y supuestos que afectan la futura resolución de las incertidumbres aumenta, estos juicios se vuelven más subjetivos y complejos. Hemos identificado las siguientes políticas contables como las más importantes para la representación de nuestra condición financiera actual y resultados de operación.

#### ***Estimados y Supuestos***

En la aplicación de las políticas contables del fideicomiso, la administración del fideicomiso debe realizar juicios, estimados y supuestos acerca de los valores contables de los activos y pasivos que no son fácilmente evidentes de otras fuentes. Los estimados y supuestos asociados se basan en la experiencia histórica y otros factores que se consideran relevantes. Los resultados reales pueden diferir de estos estimados.

Los estimados y supuestos relevantes son revisados de forma continua. Las modificaciones a los estimados contables son reconocidas en el período en el que se modifica el estimado si la modificación afecta únicamente a ese período o en el período de la modificación y períodos futuros si la modificación afecta tanto a períodos actuales como futuros.

Los supuestos clave y otras fuentes de estimados con incertidumbre a la fecha de los estados financieros, que tienen un riesgo significativo de ocasionar ajustes sustanciales a los valores contables de activos o pasivos, están relacionados con el valor razonable.

#### ***Cuentas Por Cobrar de Largo Plazo***

Las cuentas por cobrar de largo plazo representan el derecho a recibir los cargos de pasajeros proyectados. Esta cuenta por cobrar fue inicialmente registrada a su valor actual, teniendo en cuenta los futuros cargos de pasajeros que se espera sean cobrados en un período de cinco años. Es un activo financiero que no se negocia en un mercado activo. Se valúa a su costo amortizado utilizando el método de la tasa de interés efectiva, menos cualquier deterioro. Esta cuenta por cobrar disminuye a medida que los cargos de pasajeros son pagados por las aerolíneas al Fideicomiso de Garantía.

## ***Valor Razonable de Instrumentos Financieros***

El valor razonable de los activos o pasivos financieros (por ejemplo el valor razonable de derivados) que no son operados activamente en el mercado, se determina usando técnicas de valuación que consideran modelos matemáticos. Una vez disponible, los datos usados en estos modelos provienen de datos de mercado observables; de lo contrario los juicios se aplican para determinar el valor razonable. Estas sentencias incluyen la consideración de la liquidez y los datos del modelo y la volatilidad del derivado en el largo plazo, así como las tasas de descuento, la tasa de pago anticipado y los pagos por incumplimiento estimados.

## **Pronunciamientos Contables Emitidos Recientemente**

Las siguientes NIIF nuevas y modificadas han sido emitidas para que surtan efectos para periodos anuales que inician en o después del 1 de enero de 2018, permitiéndose su aplicación anticipada:

- NIIF 9 – Instrumentos Financieros
- NIIF 15 – Ingresos de Contratos con Clientes
- NIIF 16 – Arrendamiento

A partir de la fecha de nuestros Estados Financieros, no hemos aplicado los nuevos pronunciamientos contables de las NIIF y estimamos que su adopción no tendrá un efecto sobre nuestros estados financieros o sus efectos serán irrelevantes.

## **Resultados de Operación**

### ***Cargos de Pasajeros y Cargos de Pasajeros Netos***

La principal fuente de ingresos generados por el Aeropuerto Existente deriva del cobro de cargos de pasajeros. Los cargos de pasajeros se incluyen en el costo de los boletos de avión y los cobran directamente cada aerolínea que opera en el Aeropuerto Existente, y posteriormente se pagan al Fideicomiso de Garantía de conformidad con los convenios de cobranza celebrados con tales aerolíneas (a excepción de algunas aerolíneas que cobran menos del 5% de todas las cantidades adeudadas en concepto de cargos de pasajeros, que efectúen pagos directamente al Desarrollador Existente).

Los cargos de pasajeros pagados al Fideicomiso de Garantía se reflejan como flujos de efectivo de actividades de operación en nuestro estado de flujos de efectivo.

Los Cargos de Pasajeros Netos son calculados para cualquier periodo como el monto de los cargos de pasajeros, intereses y otros ingresos depositados en, o acreditados a, sin duplicación, las cuentas de ingresos en el Fideicomiso de Garantía durante dicho periodo, menos el impuesto al valor agregado debido y pagadero con respecto a tales montos y todos los honorarios, costos y gastos directamente relacionados con nuestro cumplimiento de obligaciones en virtud de los Contratos del Proyecto y los Documentos de Financiamiento por pagar durante dicho periodo (a excepción de montos por pagar con respecto al principal e intereses conforme a cualquier Documento de Financiamiento y los gastos de operación y mantenimiento incurridos por el Desarrollador Existente o, a partir y después del inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, el Nuevo Desarrollador).

La siguiente tabla presenta los cargos de pasajeros y los Cargos de Pasajeros Netos cobrados en el Aeropuerto Existente en los tres años terminados el 31 de diciembre de 2015 y los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2015 y 2016.

<b>Para el Año Terminado el 31 de diciembre</b>				<b>Para los Seis Meses Terminados el 30 de junio de</b>		
<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2015<sup>(1)</sup></b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2016<sup>(2)</sup></b>
<b>(Ps.)</b>	<b>(Ps.)</b>	<b>(Ps.)</b>	<b>(US\$)</b>	<b>(Ps.)</b>	<b>(Ps.)</b>	<b>(US\$)</b>
<b>(en millones)</b>						

	Para el Año Terminado el 31 de diciembre				Para los Seis Meses Terminados el 30 de junio de		
	2013	2014	2015	2015 <sup>(1)</sup>	2015	2016	2016 <sup>(2)</sup>
	(Ps.)	(Ps.)	(Ps.)	(US\$)	(Ps.)	(Ps.)	(US\$)
	(en millones)						
Cargos de pasajeros cobrados.....	3,153.1	4,833.2	6,762.8	426.1	3,045.2	3,855.4	213.3
Cargos de Pasajeros Netos.....	2,722.3	4,198.3	5,777.4	364.0	2,604.0	3,286.7	181.8

- (1) Las cifras en dólares de EE.UU. están convertidas al tipo de cambio de Ps.15.8710 por dólar de EE.UU., que fue el promedio para el año 2015 de todos los tipos de cambio publicados por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación como el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano.
- (2) Las cifras en dólares de EE.UU. están convertidas al tipo de cambio de Ps.18.0774 por dólar de EE.UU., que fue el promedio para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 de todos los tipos de cambio publicados por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación como los tipos de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano.

### ***Gastos de operación***

Nuestros gastos de operación se componen de comisiones y gastos pagaderos a Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria, por sus servicios como fiduciario del Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México, honorarios y gastos pagaderos a nuestros asesores, así como los impuestos de retención por pagar a las autoridades mexicanas a nombre del Desarrollador Existente.

### ***Ganancia (Pérdida) Cambiaria***

Celebramos operaciones denominadas en moneda extranjera. En consecuencia, nuestros resultados están expuestos a fluctuaciones de monedas.

Las siguientes tablas presentan el desglose de nuestras pérdidas y ganancias cambiarias para cada uno de los periodos indicados:

	Para el Año Terminado el 31 de diciembre de				Para los Seis Meses Terminados el 30 de junio de		
	2013	2014	2015	2015 <sup>(1)</sup>	2015	2016	2016 <sup>(2)</sup>
	(Ps.)	(Ps.)	(Ps.)	(US\$)	(Ps.)	(Ps.)	(US\$)
	(en millones)						
Ganancia cambiaria .....	6.6	-	3,651.7	230.1	979.3	3,511.1	194.2
(Pérdida) cambiaria.....	-	(21.2)	(1,144.8)	(72.1)	(268.0)	(1,164.8)	(64.4)
Total ganancia (pérdida) cambiaria .....	<b>6.6</b>	<b>(21.2)</b>	<b>2,506.9</b>	<b>158.0</b>	<b>711.3</b>	<b>2,346.3</b>	<b>129.8</b>

- (1) Las cifras en dólares de EE.UU. están convertidas al tipo de cambio de Ps.15.8710 por dólar de EE.UU., que fue el promedio para el año 2015 de todos los tipos de cambio publicados por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación como el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano.
- (2) Las cifras en dólares de EE.UU. están convertidas al tipo de cambio de Ps.18.0774 por dólar de EE.UU., que fue el promedio para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 de todos los tipos de cambio publicados por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación como los tipos de cambio para solventar obligaciones denominadas en monedas distintas al peso mexicano.

### ***Comisiones por Cobranza***

Las aerolíneas están compensadas por los gastos relacionados con el cobro de los cargos de pasajeros a través de las comisiones de cobranza pagadas a las aerolíneas. Las aerolíneas tienen derecho a recibir un porcentaje de los cargos de pasajeros cobrados como compensación por sus servicios de cobranza previstos en el Fideicomiso de Garantía. Las comisiones de cobranza, que se negocian entre cada aerolínea y el Desarrollador Existente de conformidad con respectivos convenios de cobranza se facturan a y son directamente pagadas por el Desarrollador Existente, a excepción de un pequeño número de aerolíneas internacionales que deducen sus comisiones de cobranza antes de transferir el monto de cargos de pasajeros cobrados al Fideicomiso de Garantía. Al 30 de junio de 2016, las aerolíneas que operan en el Aeropuerto Existente, cobrando el 26.8% de todos los cargos de pasajeros, dedujeron su comisión de cobranza antes de transferir los fondos al Fideicomiso de Garantía. Consulte “Cargos de Pasajeros y Proceso de Cobranza de Cargos de Pasajeros—Cobro de Cargos de Pasajeros”.

***Resultados de Operación para los Seis Meses Terminados el 30 de Junio de 2016 en Comparación con los Seis Meses Terminados el 30 de Junio de 2015.***

*Ingresos (gastos) por intereses netos.* El monto indicado como ingresos por intereses en nuestro estado de resultados representa el rendimiento sobre nuestras cuentas por cobrar calculado con base en la tasa de interés aplicable. Ingresos (gastos) por intereses netos para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 ascendió a Ps.347.1 millones, lo que representa una disminución del 86.5% en comparación con los Ps.2,569.5 millones para el mismo periodo en 2015. Esta disminución fue principalmente el resultado de menores ingresos por intereses reconocidos con respecto a las cuentas por cobrar del Emisor, que disminuyó de Ps.2,668.4 millones en el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2015 a Ps.594.4 millones en el mismo periodo en 2016.

*Otros ingresos por intereses bancarios.* Otros ingresos por intereses bancarios para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 ascendió a Ps.90.9 millones, lo que representa un aumento del 309.5% en comparación con los Ps.22.2 millones para el mismo periodo en 2015. Este aumento fue principalmente el resultado mayores intereses recibidos como consecuencia de un incremento en efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido durante el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, en comparación con el mismo periodo en 2015.

*Ganancia (pérdida) cambiaria.* Ganancia (pérdida) cambiaria para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 ascendió a Ps.2,346.3 millones, lo que representa un aumento del 229.9% en comparación con los Ps.711.3 millones para el mismo periodo en 2015. Este incremento fue principalmente el resultado de ganancias cambiarias en el peso mexicano registradas por activos denominados en dólares de EE.UU. que fueron mayores a los pasivos denominados en dólares de EE.UU.

*Gastos de operación.* En el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, nuestros gastos de operación fueron de Ps.107.6 millones, lo que representa un aumento del 78.4% en comparación con los Ps.60.3 millones en el mismo periodo en 2015.

*Ganancia para el periodo.* Por las razones explicadas anteriormente, en el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, nuestra ganancia para el periodo ascendió a Ps.2,676.7 millones, lo que representa una disminución del 17.5% en comparación con los Ps.3,242.7 millones en el mismo periodo en 2015.

***Resultados de Operación para el Año Terminado el 31 de Diciembre de 2015 en Comparación con el Año Terminado el 31 de Diciembre de 2014.***

*Ingresos (gastos) por intereses netos.* Ingresos (gastos) por intereses netos en 2015 ascendió a Ps.3,995.0 millones, lo que representa un aumento del 264.7% en comparación con los Ps.1,095.4 millones en 2014. Este aumento se debió principalmente a mayores ingresos por intereses reconocidos con respecto a cuentas por cobrar del Emisor, que aumentaron de Ps.1,215.8 millones en 2014 a Ps.4,231.1 millones en 2015.

*Otros ingresos por intereses bancarios.* Otros ingresos por intereses bancarios en 2015 ascendió a Ps.68.1 millones, lo que representa un aumento del 720.5% en comparación con los Ps.8.3 millones en 2014. Este aumento se debió principalmente a mayores intereses recibidos como resultado de un aumento en efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido en 2015, en comparación con 2014.

*Ganancia (pérdida) cambiaria.* Ganancia cambiaria en 2015 ascendió a Ps.2,506.9 millones, en comparación con una pérdida de Ps.21.2 millones en 2014. Este incremento fue principalmente el resultado de ganancias cambiarias en el peso mexicano registradas por activos denominados en dólares de EE.UU. (principalmente cuentas por cobrar) que fueron mayores a los pasivos denominados en dólares de EE.UU.

*Gastos de operación.* En 2015, nuestros gastos de operación fueron de Ps.137.8 millones, lo que representa un aumento del 993.7% en comparación con los Ps.12.6 millones en 2014. Este aumento fue consecuencia primordialmente de comisiones y honorarios pagados de conformidad con el Contrato de Comisión Mercantil del Aeropuerto Existente y el resultado de las modificaciones al contrato de fideicomiso irrevocable de administración y pago número 80460, en cada caso fechado el 7 de octubre de 2015.

*Ganancia para el periodo.* Por las razones explicadas anteriormente, en 2015, nuestra ganancia para el periodo ascendió a Ps.6,432.2 millones, representando un aumento del 459.1% en comparación con los Ps.1,150.5 millones en 2014.

### ***Resultados de Operación para el Año Terminado el 31 de Diciembre de 2014 en Comparación con el Año Terminado el 31 de Diciembre de 2013.***

*Ingresos (gastos) por intereses.* Ingresos (gastos) por intereses en 2014 ascendió a Ps.1,095.4 millones, lo que representa un aumento del 5.8% en comparación con los Ps.1,035.1 millones en 2013. Este aumento se debió principalmente a mayores ingresos por intereses reconocidos con respecto a cuentas por cobrar del Emisor, que aumentaron de Ps.1,154.8 millones en 2013 a Ps.1,215.8 millones en 2014.

*Otros ingresos por intereses bancarios.* Otros ingresos por intereses bancarios en 2014 ascendió a Ps.8.3 millones, lo que representa un aumento del 7.8% en comparación con los Ps.7.7 millones en 2013. Este aumento se debió principalmente a mayores intereses recibidos como resultado de un aumento en efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido en 2014, en comparación con 2013.

*Ganancia (pérdida) cambiaria.* Pérdida cambiaria en 2014 ascendió a Ps.21.2 millones, en comparación una ganancia de Ps.6.6 millones en 2013. Este aumento fue principalmente el resultado de pérdidas cambiarias en 2014 registradas por activos denominados en dólares de EE.UU. primordialmente cuentas por cobrar.

*Gastos de operación.* En 2014, nuestros gastos de operación fueron de Ps.12.6 millones, lo que representa un aumento del 110.0% en comparación con los Ps.6.0 millones en 2013. Este aumento fue consecuencia primordialmente de comisiones y honorarios pagados de conformidad con el Contrato de Comisión Mercantil del Aeropuerto Existente y el resultado de las modificaciones contrato de fideicomiso irrevocable de administración y pago reexpresado número 80460, en cada caso fechado el 29 de octubre de 2014.

*Ganancia para el periodo.* Por las razones explicadas anteriormente, en 2014, nuestra ganancia para el periodo ascendió a Ps.1,150.5 millones, representando un aumento del 9.7% en comparación con los Ps.1,048.3 millones en 2013.

### **Liquidez y Recursos de Capital**

Nuestros requerimientos de liquidez a corto y largo plazo consisten principalmente en fondos para pagar nuestra deuda y pagar los gastos de operación, que consisten en comisiones y gastos pagaderos a Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria, por sus servicios como fiduciario, honorarios y gastos por pagar a nuestros asesores, así como impuestos de retención por pagar a las autoridades mexicanas. Los pagos en nuestro endeudamiento vigente y gastos de operación son realizados con fondos depositados en el Fideicomiso de Garantía.

### ***Endeudamiento y Fuentes de Liquidez***

Nuestra principal fuente de liquidez externa consistía en nuestros préstamos conforme al Contrato de Crédito, que se usaron para pagar a los Desarrolladores como el precio de compra de los activos que constituyen el Colateral, incluyendo el derecho a cobrar cargos de pasajeros por el uso del Aeropuerto Existente y, a partir del inicio de sus operaciones comerciales, del Nuevo Aeropuerto. El monto total de principal insoluto conforme al Contrato de Crédito al 30 de junio de 2016 fue de US\$1.0 mil millones. Para una descripción detallada de nuestro endeudamiento consulte “Estructura de Financiamiento y Garantía”.

Los flujos de efectivo cobrados por el Fideicomiso de Garantía relacionados con cargos de pasajeros del Aeropuerto Existente son nuestras principales fuentes de liquidez de operaciones. En 2015 y el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, el monto total de pagos restringidos del Fideicomiso de Garantía recibidos por nosotros ascendió a Ps.13,201.8 millones (US\$831.8 millones) y Ps.1,518.4 millones (US\$84.0 millones), respectivamente. Al 30 de junio de 2016, teníamos Ps.1,335.8 millones (US\$72.0 millones) de efectivo restringido, que consistía en efectivo en las cuentas del Fideicomiso de Garantía, incluyendo las cuentas de reserva del servicio

de la deuda. Nuestro acceso a este efectivo está condicionado a la satisfacción de determinadas condiciones para los pagos restringidos desde el Fideicomiso de Garantía hacia nosotros.

La siguiente tabla presenta los flujos de efectivo del Emisor para los años terminados el 31 de diciembre de 2013, 2014 y 2015 y los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2015 y 2016:

	Años Terminados el 31 de diciembre de			Seis Meses Terminados el 30 de junio de	
	2013	2014	2015	2015	2016
	(en millones de Ps.)				
Flujos de efectivo netos de actividades de operación .....	2,716.9	4,199.0	5,122.5	2,575.3	3,184.7
Flujos de efectivo netos de actividades de inversión .....	7.7	8.3	68.1	22.2	90.9
Flujos de efectivo netos de (usados en) actividades de financiamiento .....	(2,787.2)	(3,914.2)	(2,073.0)	(768.6)	(1,696.4)
<b>Aumento (disminución) neto en efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido .....</b>	<b>(62.6)</b>	<b>293.1</b>	<b>3,117.6</b>	<b>1,828.9</b>	<b>1,579.2</b>

### Actividades de Operación

Los flujos de efectivo netos de actividades de operación para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 ascendieron a Ps.3,184.7 millones, lo que representa un aumento del 23.7% en comparación con los Ps.2,575.3 millones para el mismo periodo en 2015, principalmente como resultado de un aumento del 26.6% en los cargos de pasajeros cobrados. En el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, el monto total de cargos de pasajeros cobrados por el Fideicomiso de Garantía fue de Ps.3,855.4 millones en comparación con los Ps.3,045.2 millones en el mismo periodo en 2015. Este aumento fue principalmente el resultado de un aumento del 8.1% en el tráfico total de pasajeros de paga en el Aeropuerto Existente en el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 en comparación con el mismo periodo en 2015, como consecuencia de un aumento del 7.7% en el tráfico de pasajeros de paga en vuelos nacionales, y un aumento del 8.7% en el tráfico de pasajeros de paga en vuelos internacionales. Los Cargos de Pasajeros Netos en el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 ascendieron a Ps.3,286.7 millones, lo que representa un aumento del 26.2% en comparación con los Ps.2,604.0 millones en el mismo periodo en 2015.

Los flujos de efectivo netos de actividades de operación en 2015 ascendieron a Ps.5,122.5 millones, lo que representa un aumento del 22.0% en comparación con los Ps.4,199.0 millones en 2014, principalmente como resultado de un aumento del 39.9% en los cargos de pasajeros cobrados. En 2015, el monto total de cargos de pasajeros cobrados por el Fideicomiso de Garantía fue de Ps.6,762.8 millones en comparación con los Ps.4,833.2 millones en 2014. Este aumento fue principalmente el resultado de un aumento del 9.5% en el tráfico total de pasajeros de paga en el Aeropuerto Existente en 2015 en comparación con 2014, como consecuencia de un aumento del 11.5% en el tráfico de pasajeros de paga en vuelos nacionales, y un aumento del 6.5% en el tráfico de pasajeros de paga en vuelos internacionales. Los Cargos de Pasajeros Netos en 2015 ascendieron a Ps.5,777.4 millones, lo que representa un aumento del 37.6% en comparación con los Ps.4,198.3 millones en 2014.

Los flujos de efectivo netos de actividades de operación en 2014 ascendieron a Ps.4,199.0 millones, lo que representa un aumento del 54.6% en comparación con los Ps.2,716.9 millones en 2013, principalmente como resultado de un aumento del 53.3% en los cargos de pasajeros cobrados. En 2014, el monto total de cargos de pasajeros cobrados por el Fideicomiso de Garantía fue de Ps.4,833.2 millones en comparación con los Ps.3,153.1 millones pagados en 2013. Este aumento fue principalmente el resultado de aumentos extraordinarios de 38.1% y 74.3% en la tarifa nacional de los cargos de pasajeros y en la tarifa internacional de los cargos de pasajeros en el Aeropuerto Existente, respectivamente, con efectos a partir del 16 de enero de 2014, así como un aumento del 6.6% en el tráfico total de pasajeros de paga en el Aeropuerto Existente en 2014 en comparación con 2013, como consecuencia de un aumento del 6.1% en el tráfico de pasajeros de paga en vuelos nacionales, y un aumento del 7.0% en el tráfico de pasajeros de paga en vuelos internacionales. Los Cargos de Pasajeros Netos en 2014 ascendieron a Ps.4,198.3 millones, lo que representa un aumento del 54.2% en comparación con los Ps.2,722.3 millones en 2013.

## **Actividades de Inversión**

Los flujos de efectivo netos de actividades de inversión para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 ascendieron a Ps.90.9 millones, lo que representa un aumento del 309.5% en comparación con los Ps.22.2 millones para el mismo periodo en 2015.

Los flujos de efectivo netos de actividades de inversión en 2015 ascendieron a Ps.68.1 millones, lo que representa un aumento del 720.5% en comparación con los Ps.8.3 millones en 2014.

Los flujos de efectivo netos de actividades de inversión en 2014 ascendieron a Ps.8.3 millones, lo que representa un aumento del 7.8% en comparación con los Ps.7.7 millones en 2013.

## **Actividades de Financiamiento**

Los flujos de efectivo netos usados en actividades de financiamiento para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 ascendieron a Ps.1,696.4 millones, lo que representa un aumento del 120.7% en comparación los Ps.768.6 millones para el mismo periodo en 2015, principalmente como resultado de un aumento del 105.4% en distribuciones realizadas a los Desarrolladores, de Ps.739.2 millones en el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2015, a Ps.1,518.4 millones en el mismo periodo en 2016.

Los flujos de efectivo netos usados en actividades de financiamiento en 2015 ascendieron a Ps.2,073.0 millones, lo que representa una disminución del 47.0% en comparación los Ps.3,914.2 millones en 2014. Esta disminución se debió principalmente Ps.2,064.1 millones usados en 2014 para pagar todos los montos insolutos conforme a un contrato de crédito celebrado por el Emisor en 2005 para la construcción y desarrollo de la Terminal 2 del Aeropuerto Existente, que fue parcialmente compensada por un aumento del 131.1% en distribuciones realizadas a los Desarrolladores, de Ps.5,711.6 millones en 2014, a Ps.13,201.8 millones en 2015, y un aumento del 180.1% en el producto de créditos bancarios, de Ps.4,006.4 millones en 2014, a Ps.11,223.1 millones en 2015.

Los flujos de efectivo netos usados en actividades de financiamiento en 2014 ascendieron a Ps.3,914.2 millones, lo que representa un aumento del 40.4% en comparación con los Ps.2,787.2 millones en 2013. Este aumento fue principalmente el resultado de un aumento del 181.1% en los pagos de créditos en 2014 en comparación con 2013, y un aumento del 200.9% en distribuciones realizadas a los Desarrolladores, de Ps.1,898.0 millones en 2013, a Ps.5,711.6 millones en 2014. Estos aumentos fueron parcialmente compensados por los Ps.4,006.4 millones recibidos como producto de créditos bancarios en 2014, en comparación con Ps.0 en 2013.

## **Pagos Restringidos y Efectivo Restringido**

En el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, los pagos restringidos realizados por el Fideicomiso de Garantía al Emisor ascendieron a Ps.1,518.4 millones. Al 30 de junio de 2016, el Emisor tuvo Ps.1,335.8 millones en efectivo restringido depositados en las cuentas del Fideicomiso de Garantía.

En 2015, los pagos restringidos realizados por el Fideicomiso de Garantía al Emisor ascendieron a Ps.13,201.8 millones. Al 31 de diciembre de 2015, el Emisor tuvo Ps.1,180.6 millones en efectivo restringido depositados en las cuentas del Fideicomiso de Garantía.

En 2014, los pagos restringidos realizados por el Fideicomiso de Garantía al Emisor ascendieron a Ps.5,711.6 millones. Al 31 de diciembre de 2014, el Emisor tuvo Ps.942.1 millones en efectivo restringido depositados en las cuentas del Fideicomiso de Garantía.

En 2013, los pagos restringidos realizados por el Fideicomiso de Garantía al Emisor ascendieron a Ps.1,898.0 millones. Al 31 de diciembre de 2013, el Emisor tuvo Ps.457.2 millones en efectivo restringido depositados en las cuentas del Fideicomiso de Garantía.



## CARGOS DE PASAJEROS Y PROCESO DE COBRANZA DE CARGOS DE PASAJEROS

### Descripción de Cargos de Pasajeros

La principal fuente de ingresos generados por el Aeropuerto Existente deriva del cobro de cargos de pasajeros. Los cargos de pasajeros son las tarifas que se cobran por el uso de un aeropuerto, aplicados a todos los pasajeros de paga que salen en vuelos nacionales o internacionales, con exclusión de pasajeros exentos. El derecho de los Desarrolladores para cobrar cargos de pasajeros pagados por el uso del Aeropuerto Existente y del Nuevo Aeropuerto está establecido en sus respectivas Concesiones. Los cargos de pasajeros han constituido históricamente una fuente estable de los flujos de efectivo para el Aeropuerto Existente debido a la inelasticidad de la demanda de pasajeros de paga de vuelos salientes, en contraposición a los ingresos derivados de los servicios comerciales o complementarios, que son más volátiles y dependientes sobre el gasto de los consumidores, las condiciones económicas y otros factores. En los últimos años, los cargos de pasajeros han sido cobrados de aproximadamente el 40.0% del total de pasajeros en el Aeropuerto Existente. Además, los cargos de pasajeros constituyen una proporción muy pequeña de los costos totales de viajes de pasajeros de origen y destino (O y D), que tienen un negocio fundamental o necesidad personal de viajar a México. Por el contrario, los pasajeros en tránsito, que actualmente no están sujetos a cargos de pasajeros, pueden estar más dispuestos a cambiar modos de transporte por una variedad de factores, incluyendo el aumento de las conexiones directas.

Debido a que los Desarrolladores son empresas de propiedad estatal, las Tarifas Internacionales y las Tarifas Nacionales las determina unilateralmente el gobierno mexicano a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Consulte “Factores de Riesgo—Riesgos Relacionados con los Cargos de Pasajeros y las Operaciones del Aeropuerto—Las tarifas de los cargos de pasajeros internacionales y nacionales son fijadas unilateralmente por el gobierno mexicano, quien puede decidir disminuir dichas tarifas en cualquier punto en el tiempo”. Desde el año 2005, de acuerdo con una directiva de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, las tarifas de los cargos de pasajeros de México se ajustan anualmente para reflejar la inflación con base en el Índice de Precios al Consumidor para todos los Consumidores Urbanos publicado por la Oficina de Estadísticas Laborales de Estados Unidos en octubre de cada año. Las tarifas de los cargos de pasajeros están vigentes a partir de y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 1 de enero de cada año.

Los cargos de pasajeros se aplican tanto a pasajeros de paga nacionales como internacionales. Las Tarifas Nacionales aplican a cualquier pasajero de paga cuyo destino final sea dentro de México, mientras que las Tarifas Internacionales aplican a cualquier pasajero de paga cuyo destino final sea fuera de México.

En 2015 y el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, aproximadamente el 43.9% de los cargos de pasajeros se obtuvieron de pasajeros de paga internacionales y el 56.1% se obtuvieron de pasajeros de paga nacionales.

### Tarifas Históricas de Cargos de Pasajeros

Las siguientes tablas presentan las Tarifas Nacionales y las Tarifas Internacionales históricas vigentes en el Aeropuerto Existente en los últimos cinco años.

	2011	2012	2013	2014	2014			TCAC
					Aumento <sup>(3)</sup>	2015	2016	
(en dólares, excepto porcentajes)								
Tarifa nacional .....	14.90	15.43	15.76	15.91	21.96	22.33	22.37	
Aumento anual <sup>(1)</sup> .....	1.2%	3.5%	2.2%	1.0%	38.1%	1.7%	0.2%	8.47%
Tarifa internacional .....	18.34	18.99	19.40	19.59	34.15	34.72	34.78	
Aumento anual <sup>(1)</sup> .....	1.2%	3.5%	2.2%	1.0%	74.3%	1.7%	0.2%	13.65%
Inflación de EE.UU. <sup>(2)</sup> ....	1.2%	3.5%	2.2%	1.0%	-	1.7%	0.2%	-

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

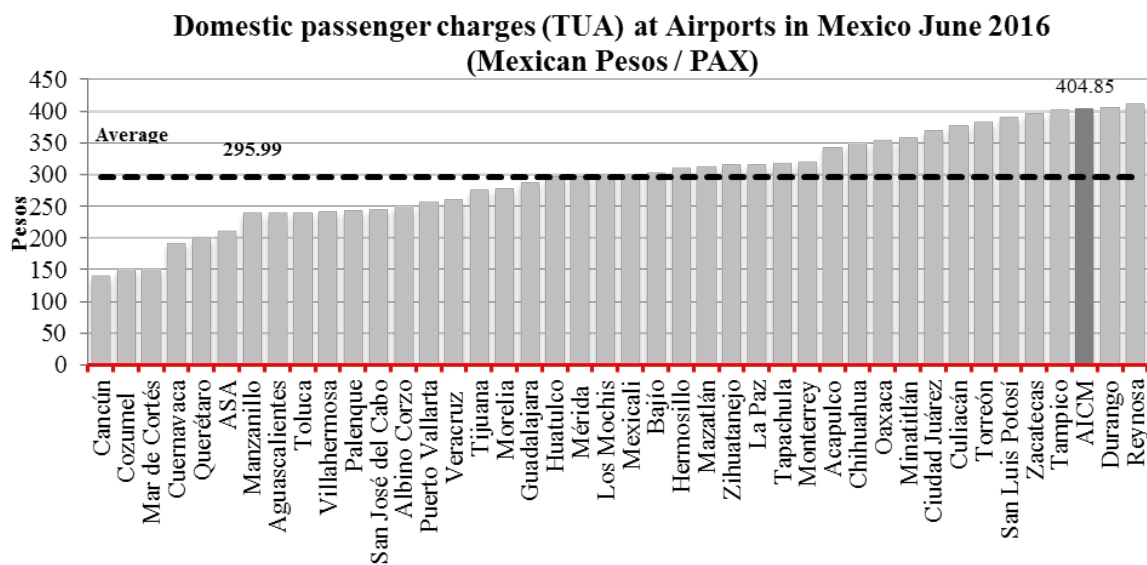
(2) Inflación con base en el Índice de Precios al Consumidor para todos los Consumidores Urbanos publicado por la Oficina de Estadísticas Laborales de Estados Unidos.

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

Fuente: Desarrollador Existente y Diario Oficial de la Federación.

Con vigencia a partir del 16 de enero de 2014, el gobierno mexicano publicó un aumento en las Tarifas Internacionales y las Tarifas Nacionales en el Aeropuerto Existente. Las Tarifas Nacionales aumentaron un 38.1%, de US\$15.91 en 2013 a US\$21.96 y las Tarifas Internacionales aumentaron 74.3% de US\$19.59 en 2013 a US\$34.15. Antes del aumento de 2014, las Tarifas Nacionales y las Tarifas Internacionales en el Aeropuerto Existente fueron significativamente menores a las tarifas de cargos de pasajeros cobradas en los aeropuertos privados en México y el promedio nacional. Este aumento extraordinario reflejó la determinación del gobierno mexicano de aumentar las tarifas de cargos de pasajeros cobradas en el Aeropuerto Existente para aproximarse más a las tarifas cobradas por los aeropuertos privados en México, y fue parte de las medidas adoptadas por el Desarrollador Existente para ejecutar el plan de financiamiento para la construcción y el desarrollo del Nuevo Aeropuerto. Como resultado de este aumento y el ajuste regular de la inflación en 2015, ambas tarifas de cargos de pasajeros, están ahora por encima del promedio nacional de Ps.296.0 para las tarifas de cargos de pasajeros domésticos y de US\$28.4 para las tarifas de cargos de pasajeros internacionales.

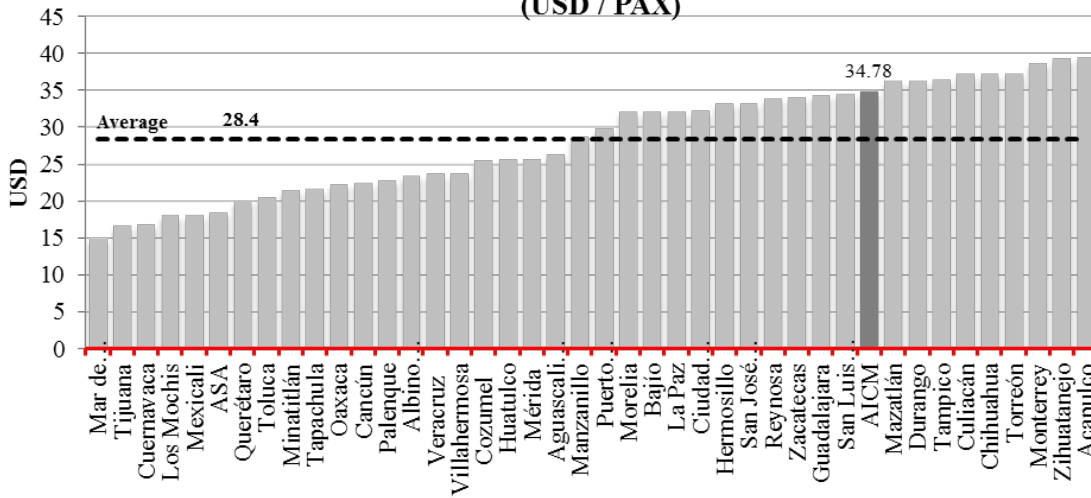
La siguiente tabla proporciona una comparación entre la Tarifa Nacional en el Aeropuerto Existente contra las tarifas de cargos de pasajeros nacionales en otros aeropuertos importantes en México.



Fuente: SCT. Los cargos de pasajeros nacionales (TUA) en el AICM están denominados en dólares de EE.UU. (US\$22.37 a junio de 2016); convertidos a pesos mexicanos usando un tipo de cambio de Ps.18.09 por US\$1.00.

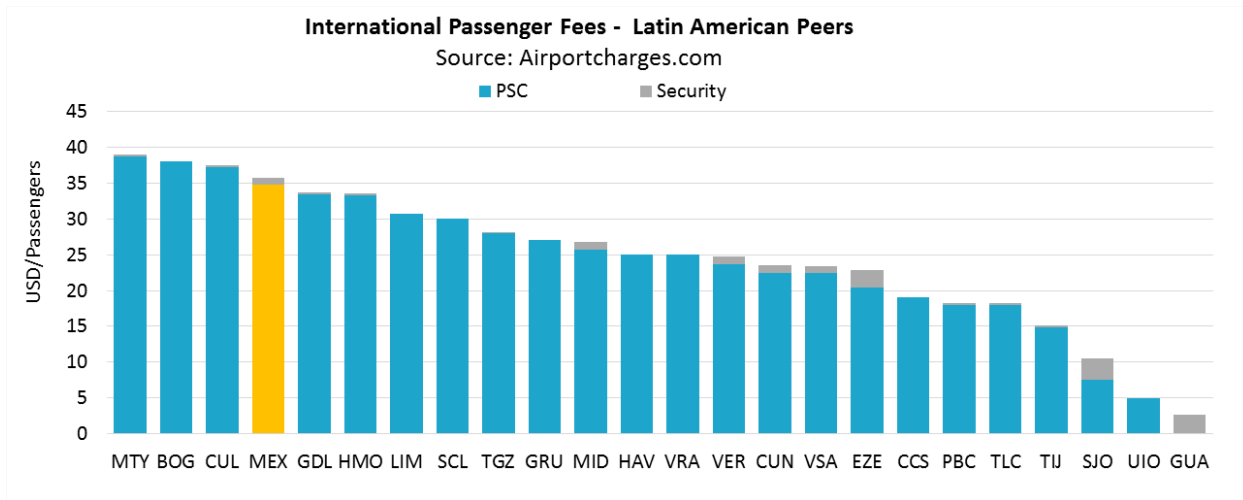
La siguiente tabla proporciona una comparación entre la Tarifa Internacional en el Aeropuerto Existente contra las tarifas internacionales en otros aeropuertos importantes de México.

**International passenger charges (TUA) at Airports in Mexico June 2016  
(USD / PAX)**



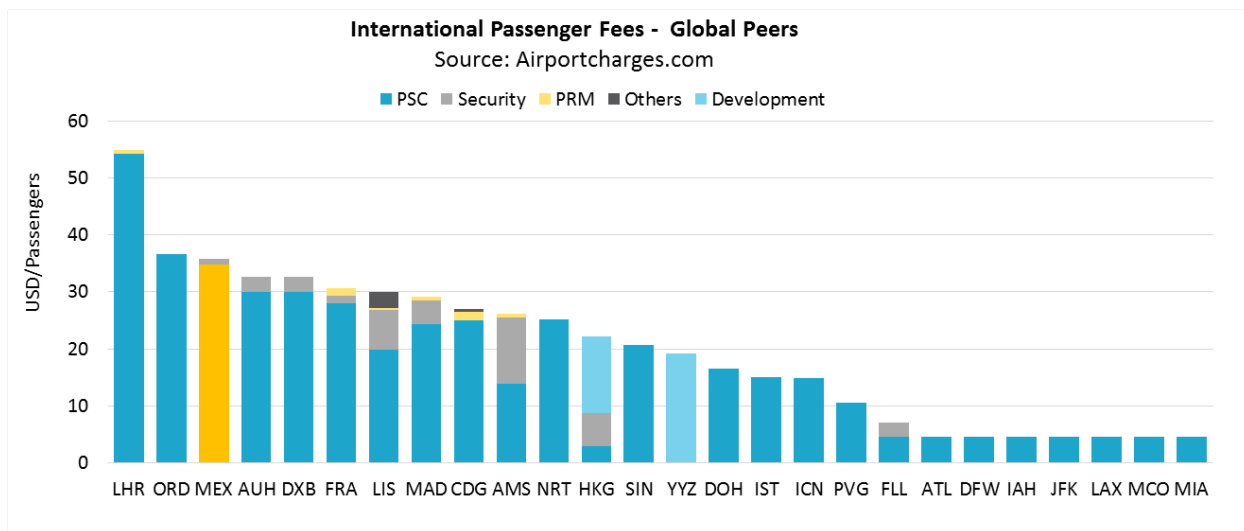
Fuente: SCT

La siguiente tabla proporciona una comparación entre la Tarifa Internacional en el Aeropuerto Existente contra las tarifas internacionales en otros aeropuertos importantes de América Latina:



Fuente: Reporte de Tráfico Independiente y Airportcharges.com

La siguiente tabla proporciona una comparación entre la Tarifa Internacional en el Aeropuerto Existente contra las tarifas internacionales en otros aeropuertos importantes a nivel mundial:



Hay una serie de estructuras de tarifas de uso de aeropuerto en los aeropuertos del mundo, aunque las tarifas más comúnmente cobradas a los pasajeros por el uso de los aeropuertos son los cargos de pasajeros. En general, esta tarifa únicamente se cobra a los pasajeros de salida, pero a veces se puede dividir (especialmente en Europa) en un cargo de pasajeros, un cargo de seguridad y un cargo a Personas con Movilidad Reducida. Independientemente de cómo se divide la tarifa, esto en el agregado generalmente cubre los mismos costos de procesamiento de pasajeros y procesos relacionados con la seguridad.

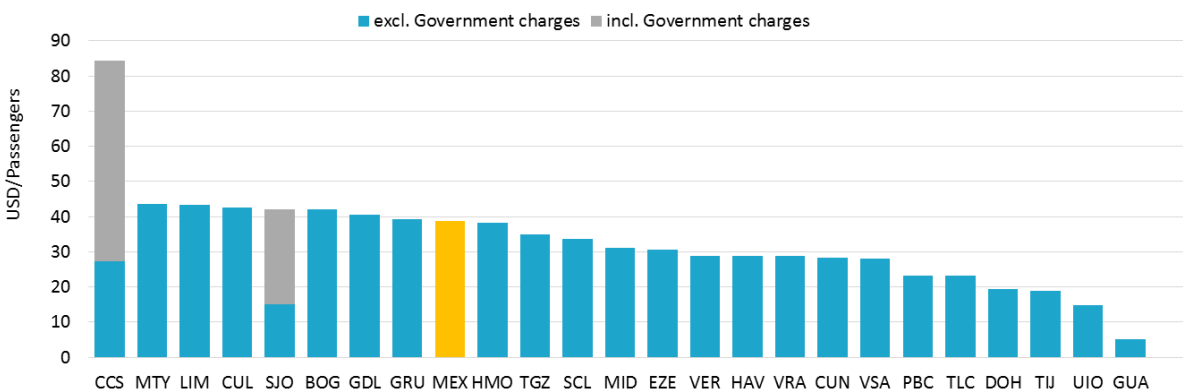
Debido a las diferentes estructuras de tarifas aplicadas en Estados Unidos, sobre todo en los principales aeropuertos, que normalmente se comparan con el Aeropuerto Existente, el análisis del Consultor de Tráfico del Independiente se centró en los aeropuertos de Europa, Asia, Centroamérica y Sudamérica como marcadores internacionales adecuados.

El costo de recuperación general del Aeropuerto Existente es altamente competitivo, a pesar del aumento de 2014. Como resultado del aumento de 2014 y el ajuste regular por inflación en 2015, ambas tarifas de cargos de pasajeros están ahora por encima del promedio nacional de US\$16.0 para Tarifas Nacionales y US\$28.4 para Tarifas Internacionales, y el análisis de referencia de las Tarifas Internacionales entre los aeropuertos de América Latina muestra que la Tarifa Internacional en el Aeropuerto Existente es una de las más altas de la región, detrás de las Tarifas Internacionales cobradas en los aeropuertos de Monterrey, Bogotá y Culiacán. El Aeropuerto Existente también tiene una de las Tarifas Internacionales más altas en comparación con sus pares a nivel mundial, únicamente por detrás de los aeropuertos de Heathrow y Chicago. Sin embargo, con base en los cargos aeroportuarios generales (incluyendo las tarifas de aterrizaje, infraestructura, seguridad y gobierno), el Aeropuerto Existente sigue siendo competitivo en comparación con sus pares regionales y mundiales, reduciendo la presión sobre los precios de los boletos y manteniéndolo competitivo desde el punto de vista tanto de las aerolíneas como de los pasajeros.

Aunque el Aeropuerto Existente tiene una de las tarifas de pasajeros más altas en la región, si se compara en términos de cargos totales de aeropuerto (costo de recuperación), incluidos los honorarios de gobierno, el Aeropuerto Existente se ubica en el rango medio de sus pares latinoamericanos.

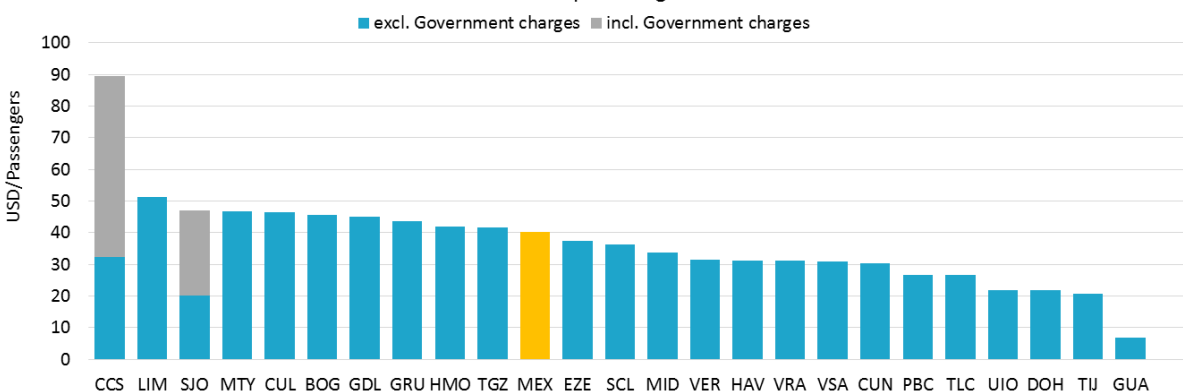
### Total Airport Charges - Narrow-body (International) - Latin American Peers

Source: Airportcharges.com



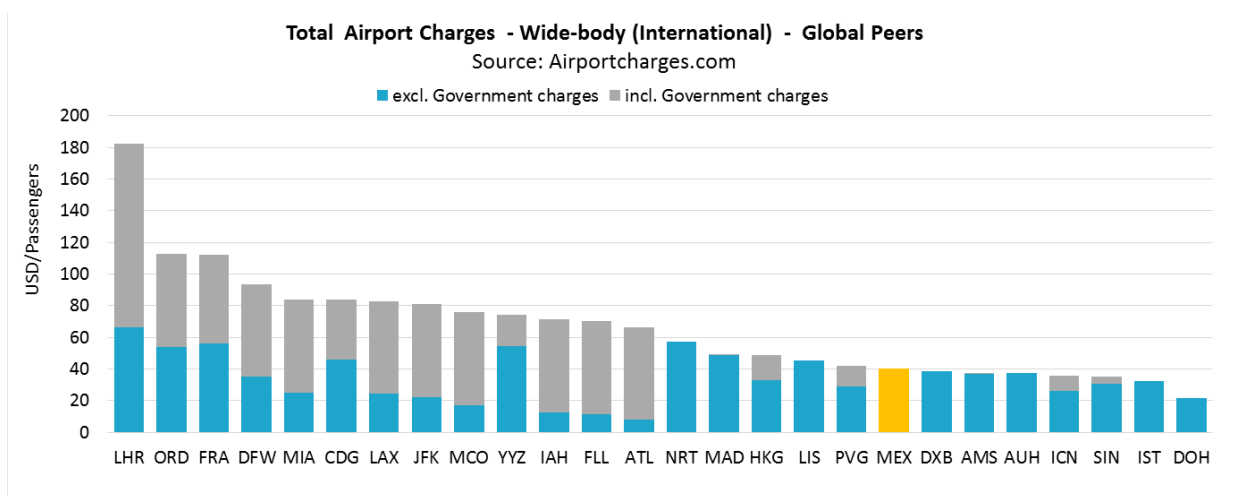
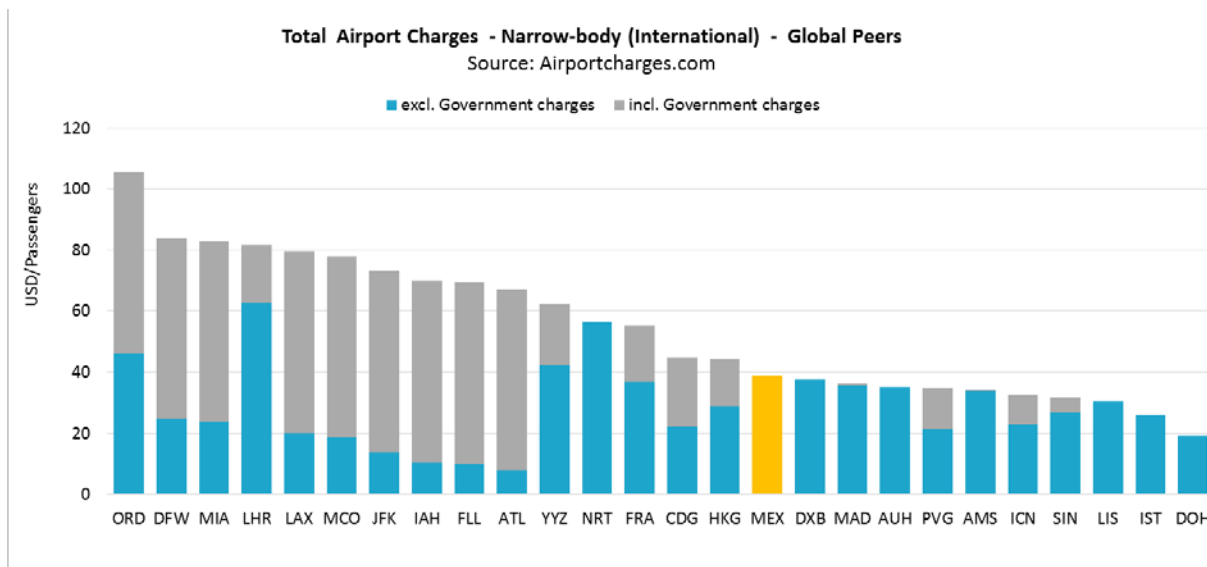
### Total Airport Charges - Wide-body (International) - Latin American Peers

Source: Airportcharges.com



Fuente: Reporte de Tráfico Independiente

A nivel global, el total de tarifas aeroportuarias del Aeropuerto Existente por pasajero son más bajas que la mayoría de sus pares que incluyen cargos de gobierno dentro de los gastos totales de los aeropuertos. El Aeropuerto Existente es particularmente competitivo en cargos conocidos como *wide-body* en comparación con sus pares globales y competitivos en cargos conocidos como *narrow-body* de aerolíneas norteamericanas.



Fuente: Reporte de Tráfico Independiente

Al comparar los cargos de pasajeros en los aeropuertos de referencia (con exclusión de los aeropuertos de Estados Unidos, que en muchos casos combinan sus cargos de pasajeros con cargos por renta de terminal/terminal de puerta), las tarifas de carga de pasajeros en el Aeropuerto Existente son más altas que las tarifas promedio cobradas en los aeropuertos de referencia.

### Cambios en las Tarifas

Con el fin de aumentar las tarifas de cargos de pasajeros, como se hizo con el aumento de 2014, el Desarrollador Existente debe iniciar, de conformidad con la legislación mexicana, un proceso de autorización que implica diferentes secretarías dentro del gobierno mexicano. Una vez que se autoriza un aumento, la nueva tarifa de cargos de pasajeros debe someterse a un proceso de registro.

En primer lugar, el Desarrollador Existente debe solicitar y recibir la autorización corporativa interna del aumento. Después de la recepción de dicha autorización corporativa, el Desarrollador Existente debe hacer una solicitud formal a la SCT. La SCT, a su vez, hace una solicitud a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que autoriza o niega la solicitud escuchando a la Secretaría de Economía de México. La notificación del resultado del proceso de revisión se envía al Desarrollador Existente.

Si se aprueba, el Desarrollador Existente puede comenzar su proceso de registro, el cual, incluye una petición de recomendaciones del Comité de Operación y Horarios del Aeropuerto Existente, una solicitud de registro de las nuevas tarifas de cargos de pasajeros ante la SCT, a través de la Oficina Mexicana de Aviación Civil, y, por último, la publicación de las nuevas tarifas de cargos de pasajeros en el Diario Oficial de la Federación. Únicamente después de la finalización de este proceso de registro las nuevas tarifas de los cargos de pasajeros entran en vigor.

Este proceso generalmente dura aproximadamente dos meses desde la fecha de recepción de la solicitud formal. En los últimos diez años, las tarifas de los cargos de pasajeros en el Aeropuerto Existente han sido objeto de un único aumento extraordinario, el aumento de 2014 discutido anteriormente. Los Desarrolladores pueden también solicitar que las tarifas de cargos de pasajeros se extiendan a los pasajeros en tránsito a vuelos de conexión que en la actualidad se consideran pasajeros exentos.

Debido a la falta de elasticidad de la demanda, no se observó impacto alguno en el tráfico de pasajeros procedente de los incrementos de tarifas del pasado, como se demuestra en la siguiente tabla, que muestra los pasajeros totales que salen para los meses de enero a marzo, para los años 2013, 2014 y 2015, después de cada ajuste de la tarifa anual o aumento.

	Total de Pasajeros de Salida (incluyendo pasajeros exentos)											
	2013			2014			2015			2016		
	Ene	Feb	Mar	Ene	Feb	Mar	Ene	Feb	Mar	Ene	Feb	Mar
	(en millones de Pasajeros, excepto porcentajes)											
Vuelos Nacionales .....	0.78	0.72	0.84	0.85	0.78	0.89	0.92	0.88	1.07	1.00	0.95	1.13
Vuelos Internacionales .....	0.44	0.34	0.46	0.49	0.39	0.45	0.50	0.40	0.54	0.57	0.47	0.58
Total.....	<b>1.22</b>	<b>1.06</b>	<b>1.30</b>	<b>1.34</b>	<b>1.17</b>	<b>1.34</b>	<b>1.42</b>	<b>1.28</b>	<b>1.61</b>	<b>1.57</b>	<b>1.42</b>	<b>1.71</b>
Porcentaje de crecimiento del año anterior .....	-	-	-	9.84%	10.38%	3.08%	5.97%	9.40%	20.15%	10.56%	10.94%	6.21%

Fuente: Desarrollador Existente

## Denominación de la Moneda

Las Tarifas Internacionales y las Tarifas Nacionales en el Aeropuerto Existente están expresadas en dólares de EE.UU., y los cargos de pasajeros son cobrados por las aerolíneas que operan en el Aeropuerto Existente en pesos mexicanos o en dólares de EE.UU., dependiendo del lugar y la forma de pago de los boletos de avión. Las aerolíneas convierten los cargos de pasajeros cobrados en dólares de EE.UU. al tipo de cambio promedio mensual determinado por el gobierno de México utilizando los tipos de cambio publicados por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación, y se pagan posteriormente al Fideicomiso de Garantía en pesos mexicanos. El Fideicomiso de Garantía a su vez convierte las cifras en pesos a dólares de EE.UU., en la cantidad necesaria para satisfacer nuestras obligaciones denominadas en dólares de EE.UU., incluyendo nuestras obligaciones del servicio de la deuda.

## Cobro de Cargos de Pasajeros

### Cobro por las Aerolíneas

Los cargos de pasajeros se incluyen como parte del precio del boleto y son cobrados por cada aerolínea que opera vuelos de salida desde el Aeropuerto Existente (y, a partir del inicio de sus operaciones comerciales, el Nuevo Aeropuerto) a cambio de una comisión de hasta el 3.0%. El Desarrollador Existente celebra convenios de cobranza con las aerolíneas de tiempo en tiempo, por lo general sobre una base anual, que establecen las reglas y los procedimientos para el cobro y pago de los cargos de pasajeros por las aerolíneas y el pago de la comisión de cobranza.

Se espera que el Nuevo Desarrollador celebre convenios de cobranza substancialmente similares a los celebrados por el Desarrollador Existente con las aerolíneas que operarán en el Nuevo Aeropuerto. El Manual de Procedimiento la Cobranza de Servicios Aeronáuticos del Aeropuerto Existente establece las políticas del Aeropuerto Existente que regulan el cobro de los pagos relacionados con los servicios aeronáuticos, así como el protocolo de cobranza de los pagos vencidos.

Al 30 de junio de 2016, diez aerolíneas fueron responsables de aproximadamente el 88.1% de los cargos de pasajeros cobrados, con base en el volumen de vuelos operados por dichas aerolíneas del Aeropuerto Existente. La siguiente tabla muestra la cantidad de cargos de pasajeros recibida por el Fideicomiso de Garantía de cada una de esas diez aerolíneas en el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016:

### Cobro de Cargos de Pasajeros: 10 Principales Aerolíneas

<u>Aerolínea</u>	<u>Cargos de pasajeros cobrados (en millones de Ps.)</u>	<u>Porcentaje</u>
ABC Aerolíneas, S.A. de C. V. (Interjet) .....	799.7	20.7%
Aerovías de México, S.A. de C. V. (Aeroméxico) .....	711.4	18.5%
Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V. (Volaris) .....	615.7	16.0%
Aerolitoral, S.A. de C. V. (Aeroméxico Regional) .....	407.0	10.6%
Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C. V. (Viva Aerobus)	229.0	5.9%
American Airlines, Inc.	203.3	5.3%
United Airlines, Inc.	185.6	4.8%
Delta Air Lines, Inc. ....	124.9	3.2%
Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (Iberia)	60.4	1.6%
Compañía Panameña de Aviación, S.A. (Copa Airlines) .....	59.2	1.5%
<b>Total Cargos de Pasajeros de las 10 principales aerolíneas.....</b>	<b>3,396.3</b>	<b>88.1%</b>
<b>Total Cargos de Pasajeros.....</b>	<b>3,855.4</b>	<b>100.0%</b>

El Aeropuerto Existente ha celebrado recientemente varios acuerdos para la cobranza y entrega de los cargos de pasajeros por cada aerolínea. La siguiente tabla resume los principales términos y condiciones de cada acuerdo y enumera las aerolíneas adheridas a cada convenio de conformidad con los respectivos convenios de cobranza.



### Términos y Condiciones Principales

Días para depositar cargos de pasajeros .....	30	60	120	30
Comisión de cobranza (%).....	2.5%	3.0%	-	< 1.4%
Monto garantizado (días de facturación).....	30	60	-	-
Aerolíneas.....	Aerorepublica Interjet TAM	Viva Aerobus Volaris	Aeroméxico Aeroméxico Connect JetBlue	Avianca Air Canada American Airlines British Airways Copa Airlines Cubana de Aviacion Delta Airlines Magnicharters Iberia KLM LAN LACSA Lufthansa Taca Aeromar Air France United Airlines Southwest

\*El Desarrollador Existente ha negociado con JetBlue un acuerdo conforme al cual, dicha aerolínea deposita cargos de pasajeros por adelantado con base en una estimación en tiempo futuro. JetBlue tiene una comisión de cobranza del 0%.  
Fuente: Desarrollador Existente

#### ***Convenios de Cesión de Derechos y Consentimientos de Aerolíneas***

Cada uno de los Desarrolladores ha acordado, de conformidad con los Convenios de Cesión de Derechos celebrados el 29 de octubre de 2014, entre cada Desarrollador y el Emisor, para ceder al Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México:

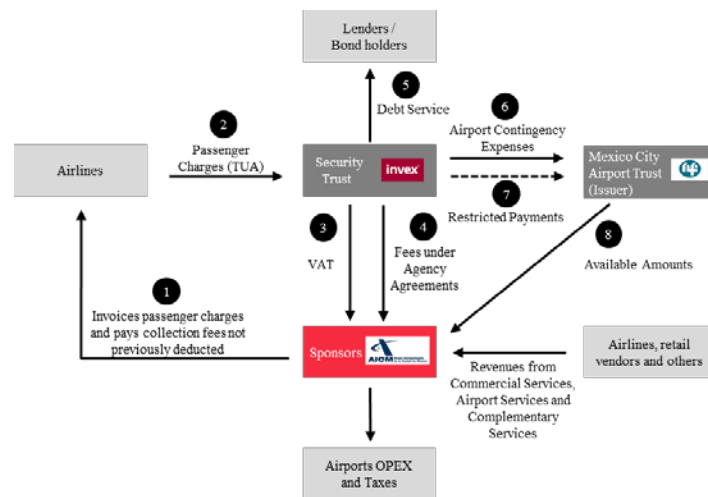
- (i) el derecho a cobrar cargos de pasajeros por el uso del Aeropuerto Existente y, a partir del inicio de sus operaciones comerciales, del Nuevo Aeropuerto;
- (ii) todas las indemnizaciones de seguro pagaderas con respecto a la interrupción parcial o total de la operación de los Aeropuertos;
- (iii) toda indemnización en relación con ciertos eventos de expropiación que afectan cualquiera de los Aeropuertos; y
- (iv) el producto de las fianzas pagaderas por las aerolíneas en relación con la cobranza de cargos de pasajeros en cualquiera de los Aeropuertos.

A su vez, el Emisor, como fideicomitente del Fideicomiso de Garantía, ha aportado esos derechos al Fideicomiso de Garantía como Colateral para el beneficio de nuestros acreedores garantizados. Los Desarrolladores han conservado sus derechos a recibir los cargos de pasajeros excedentes después de que el servicio de la deuda, las reservas de financiamiento y otras condiciones hayan sido cumplidos conforme a la prioridad de pagos en los Documentos de Financiamiento. Consulte “Estructura de Financiamiento y Garantía—La Estructura de Amortización y Garantía—Descripción de la Prioridad de Pagos”.

A cambio de la cesión de los derechos de cobro y los activos mencionados anteriormente, estamos obligados a pagar a los Desarrolladores el producto de cualquier financiamiento recibidos, incluso los recursos del Contrato de Crédito y las Notas (a menos que los recursos sean usados para refinanciar la deuda existente).

De conformidad con los Documentos de Financiamiento, cada aerolínea en el Aeropuerto Existente (salvo por las aerolíneas exentas, que conjuntamente cobran no más del 5% de todos los montos debidos con respecto a cargos de pasajeros en el Aeropuerto Existente) ha acordado pagar los cargos de pasajeros directamente al Fideicomiso de Garantía. Las comisiones de cobranza, que se negocian entre cada aerolínea y el Desarrollador Existente de conformidad con respectivos convenios de cobranza, se facturan a y son directamente pagadas por el Desarrollador Existente, a excepción de un pequeño número de aerolíneas internacionales que deducen sus comisiones de cobranza antes de transferir el monto de cargos de pasajeros cobrados al Fideicomiso de Garantía. Al 30 de junio de 2016, las aerolíneas que operan en el Aeropuerto Existente, cobrando el 26.8% de todos los cargos de pasajeros, dedujeron su comisión de cobranza antes de transferir los fondos al Fideicomiso de Garantía. Consulte “Estructura de Financiamiento y Garantía—La Estructura de Amortización y Garantía—Descripción de la Prioridad de Pagos”.

La siguiente tabla resume el flujo de efectivo generado del cobro de los cargos de pasajeros por las aerolíneas hasta que el saldo sea pagado a los Desarrolladores, como fideicomisarios del Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México:



### ***Contratos de Comisión Mercantil***

El 29 de octubre de 2014, el Desarrollador Existente celebró el Contrato de Comisión Mercantil del Aeropuerto Existente con el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía, con el fin de cobrar los cargos de pasajeros de las aerolíneas que operan en el Aeropuerto Existente a nombre del Fiduciario del Fideicomiso de Garantía. El Desarrollador Existente es responsable de la facturación y cobranza de los cargos de pasajeros, del cobro de los pagos en mora, del mantenimiento de libros y registros y de la realización de actividades de información periódica. El Desarrollador Existente cobra montos vencidos respecto a los cargos de pasajeros adeudados por cualquier aerolínea y transfiere dichos montos a las cuentas de ingresos en el Fideicomiso de Garantía.

Antes de la operación comercial programada del Nuevo Aeropuerto, se espera que el Nuevo Desarrollador celebre el Contrato de Comisión Mercantil del Nuevo Aeropuerto con el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía, con el fin de cobrar los cargos de pasajeros que operan en el Nuevo Aeropuerto en nombre del Fiduciario del Fideicomiso de Garantía. Se espera que el Nuevo Desarrollador tenga las mismas obligaciones que el Desarrollador Existente conforme al Contrato de Comisión Mercantil del Aeropuerto Existente.

## EL MARCO REGULATORIO MEXICANO

### Leyes y Reglamentos Aplicables a la Industria Aeronáutica en México

Las siguientes son las principales leyes, reglamentos e instrumentos que rigen nuestro negocio y la operación del Aeropuerto Existente y serán aplicables al Nuevo Aeropuerto:

#### *Leyes*

- la Ley de Instituciones de Crédito, en vigor el 27 de agosto de 1932,
- la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, en vigor el 27 de agosto de 1932,
- la Ley Orgánica de Nacional Financiera, en vigor el 26 de diciembre de 1986,
- la Ley de Aeropuertos, en vigor el 22 de diciembre de 1995,
- la Ley General de Bienes Nacionales, en vigor el 20 de mayo de 2004,
- la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, en vigor el 14 de mayo de 1986,
- la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos, en vigor el 13 de marzo de 2002,
- la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en vigor el 29 de diciembre de 1976,
- la Ley General de Sociedades Mercantiles, en vigor el 4 de agosto de 1934,
- la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, en vigor el 9 de mayo de 2016,
- la Ley Federal para la Administración y Enajenación de Bienes del Sector Público, en vigor el 19 de diciembre de 2002,
- la Ley de Vías Generales de Comunicación, en vigor el 19 de febrero de 1940,
- la Ley Federal del Trabajo, en vigor el 1 de abril de 1970,
- el Ley del Impuesto al Valor Agregado, en vigor el 29 de diciembre de 1978,
- la Ley de Aviación Civil, en vigor el 12 de mayo de 1995,
- la Ley del Impuesto a la Renta, en vigor el 11 de diciembre de 2013,
- la Ley Federal de Competencia Económica), en vigor el 23 de mayo de 2014, y
- la Ley General de Contabilidad Gubernamental, en vigor el 31 de diciembre de 2008.

#### *Códigos*

- el *Código Civil Federal*, y
- el *Código de Comercio*.

#### *Reglamentos*

- el Reglamento de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos, y Servicios del Sector Público, en vigor el 28 de julio de 2010,
- el Reglamento de la Ley de Aeropuertos, en vigor el 17 de febrero de 2000,
- el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, en vigor el 7 de diciembre de 1998,
- el Reglamento de la Ley de Obras y Servicios Relacionados con las Mismas, en vigor el 28 de julio de 2010,
- el Reglamento de la Ley Federal de Competencia Económica, en vigor el 12 de octubre de 2007,
- el Reglamento de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, en vigor el 26 de enero de 1990,

- el Reglamento de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, en vigor el 11 de junio de 2003, y
- el Reglamento de la Ley Federal para la Administración y Enajenación de Bienes del Sector Público, en vigor el 17 de junio de 2003.

#### ***Otros Instrumentos***

- la Concesión del Aeropuerto Existente y la Concesión del Nuevo Aeropuerto,
- las Disposiciones de carácter general aplicables a las Instituciones de Crédito, en vigor el 2 de diciembre de 2005, y
- las Disposiciones de carácter general a que se refiere el artículo 115 de la Ley de Instituciones de Crédito, en vigor el 20 de abril de 2009.

La Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito y sus reglamentos ofrece un marco general para la formación y operación de fideicomisos privados en México. De conformidad con la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, un fideicomiso es un contrato por el que el fideicomitente aporta a una institución financiera constituida legalmente en México, en calidad de fiduciario, la propiedad o el dominio de bienes o derechos, con una finalidad determinada y lícita, encomendando la realización de tales fines al fiduciario actuando conforme a sus deberes fiduciarios. Los bienes o derechos aportados a un fideicomiso únicamente pueden ser ejercidos con respecto a los derechos y actos que se contemplan específicamente en su objeto contractual. El fideicomisario del fideicomiso tendrá los derechos establecidos en el fideicomiso, y el derecho a exigir el cumplimiento del fideicomiso al fiduciario.

La Ley Federal de Entidades Paraestatales y sus reglamentos regulan la organización, las funciones y el control de las entidades gubernamentales de México, incluidas las empresas de participación estatal mayoritaria. Los Desarrolladores son entidades gubernamentales de México que son parte de la administración pública federal reguladas por el marco jurídico general previsto en la Ley General de Sociedades Mercantiles, y las entidades gubernamentales por las disposiciones establecidas en la Ley Federal de Entidades Paraestatales y sus reglamentos.

La Ley de Aeropuertos de México y los reglamentos de la Ley de Aeropuertos de México establecen el marco general que regula la construcción, la operación, el mantenimiento y el desarrollo de las instalaciones aeroportuarias mexicanas. La intención declarada de la Ley de Aeropuertos de México es promover la expansión, el desarrollo y la modernización de la infraestructura aeroportuaria de México mediante el fomento de la inversión y la competencia. De conformidad con la Ley de Aeropuertos de México, se requiere una concesión otorgada por la SCT para construir, operar, mantener o desarrollar un aeropuerto de servicio público en México. Una concesión generalmente debe ser otorgada con arreglo a un proceso de licitación pública, a excepción de: (i) las concesiones otorgadas a (a) las entidades de “la administración pública federal” tal como se define en la legislación mexicana y (b) las empresas cuyo principal accionista sea un gobierno estatal o municipal; (ii) concesiones otorgadas a operadores de aeropuertos privados (que hayan operado de forma privada durante cinco o más años) que deseen operar sus instalaciones como aeropuertos de servicio público; y (iii) concesiones complementarias otorgadas a concesionarios existentes. Las concesiones complementarias únicamente pueden ser otorgadas de conformidad con ciertas circunstancias limitadas, como cuando un concesionario existente puede demostrar, entre otras cosas, que la adjudicación de la concesión complementaria es necesaria para satisfacer la demanda de pasajeros. Debido a que el Desarrollador Existente y el Nuevo Desarrollador son empresas de participación estatal mayoritaria y se consideran entidades de la administración pública federal, las Concesiones fueron otorgadas sin un proceso de licitación pública, con la autorización de la Comisión Federal de Competencia Económica de México y, en el caso de la Concesión del Nuevo Aeropuerto, con la autorización del Desarrollador Existente. De acuerdo con la Ley de Aeropuertos de México, el Desarrollador Existente renunció a un derecho de preferencia otorgado en virtud de la Concesión del Aeropuerto Existente para solicitar la concesión para operar el Nuevo Aeropuerto, permitiendo que el Nuevo Desarrollador obtenga la concesión.

La Ley General de Bienes Nacionales, entre otras cosas, establece la normativa relativa a las concesiones sobre bienes inmuebles de dominio público, incluyendo el Aeropuerto Existente y el Nuevo Aeropuerto.

El 17 de febrero de 2000, se publicó el reglamento de la Ley de Aeropuertos de México. Creemos que el Aeropuerto Existente está cumpliendo actualmente con los principales requerimientos de la Ley de Aeropuertos de México y su reglamento. Sin embargo, si el Aeropuerto Existente o el Nuevo Aeropuerto no cumplen con estas normas, tales violaciones podrían resultar en multas u otras sanciones que impone la SCT, y ciertas violaciones podrían resultar en la terminación de una concesión si se producen tres o más veces.

El 20 de febrero de 2014, un proyecto de ley de la nueva Ley Federal de Competencia Económica fue presentado a la Cámara de Diputados de México en apoyo y como resultado de ciertas reformas a la Constitución de México aprobadas en 2013. El proyecto de ley fue promulgado y publicado el 23 de mayo de 2014. La nueva ley otorga facultades más amplias a la Comisión Federal de Competencia, incluyendo el poder de regular las instalaciones esenciales, ordenar la venta de activos y eliminar barreras de competencia con el fin de promover el acceso al mercado. La nueva ley también establece cambios importantes en relación con las fusiones y conductas anticompetitivas, aumenta las responsabilidades por violaciones de la ley, aumenta la cantidad de las multas que pueden ser impuestas por violaciones de la ley, y limita la disponibilidad de defensas legales en contra de la aplicación de la ley.

Si la Comisión Federal de Competencia determina que un servicio o producto específico es esencial, tiene la capacidad de regular las condiciones de acceso, precios, tarifas o condiciones técnicas de o en relación con el servicio o producto en cuestión. A partir de esta fecha, la Comisión Federal de Competencia no ha hecho ninguna determinación de que los servicios prestados por el Aeropuerto Existente son esenciales.

El 26 de enero de 2015, se publicó y promulgó una reforma a la Ley de Aeropuertos de México. Entre otras cuestiones, la reforma incluye disposiciones que tienen la intención de crear un mercado competitivo para los proveedores de servicios complementarios. Con este fin, la reforma establece que un concesionario no puede limitar el número de prestadores de servicios complementarios en su aeropuerto, excepto en los casos en los que el espacio, la eficiencia y/u seguridad justifican tal limitación. Si un concesionario niega la entrada a cualquier proveedor de servicios complementarios, el proveedor de servicios puede presentar una queja ante la SCT.

En nuestro carácter de fiduciario del Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México, nuestra organización y funciones se rigen por la Ley de Instituciones de Crédito y la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito. No somos un fideicomiso público (gubernamental) sujeto a la Ley Federal de Entidades Paraestatales de las, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley General de Deuda Pública, entre otras, aplicables a los fideicomisos públicos mexicanos. El patrimonio del fideicomiso se compone de fondos privados y de acuerdo con nuestro objeto, no tenemos permitido cobrar, gestionar, administrar o mantener los fondos públicos previstos en la Ley de Ingresos de la Federación.

## **Función de la SCT**

La SCT es la secretaría a cargo de los aeropuertos en México y está autorizada por la Ley de Aeropuertos de México para llevar a cabo las siguientes funciones:

- otorgar, modificar y revocar las concesiones para la explotación de aeropuertos,
- establecer reglas y normas de tráfico aéreo que regulan los horarios de despegue y aterrizaje a través de la autoridad mexicana control del tráfico aéreo,
- tomar todas las medidas necesarias para crear un mercado eficiente, competitivo y no discriminatorio para los servicios aeroportuarios,
- aprobar cualquier operación u operaciones que, directa o indirectamente, puedan dar lugar a un cambio de control de un concesionario,
- aprobar los planes maestros de desarrollo preparados por cada concesionario cada cinco años,

- aprobar los acuerdos específicos celebrados entre un concesionario y un tercero que preste servicios aeroportuarios o complementarios en su aeropuerto,
- establecer normas de seguridad,
- supervisar las instalaciones aeroportuarias para determinar su cumplimiento con la Ley de Aeropuertos de México, otras leyes aplicables y los términos de las concesiones, y
- imponer sanciones por el incumplimiento de las normas de la Ley de Aeropuertos de México, el reglamento de la Ley de Aeropuertos de México y las concesiones.

Asimismo, de conformidad con la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Aeropuertos de México y la Ley de Aviación Civil, la SCT tiene la obligación de proporcionar el control del tráfico aéreo, asistencia por radio y comunicaciones aeronáuticas en los aeropuertos del país. La SCT ofrece estos servicios a través de SENEAM, la autoridad de control del tráfico aéreo mexicano, que es una división de la SCT. Desde 1978, la autoridad mexicana de control del tráfico aéreo ha proporcionado el control de tráfico aéreo de los aeropuertos de México.

### **Función de la Dirección General de Aeronáutica Civil**

La Dirección General de Aeronáutica Civil es la principal autoridad regulatoria de la aviación en México y se encarga de orientar, planificar y apoyar las actividades de las empresas de aviación civil públicas y privadas en México. Regula los aeropuertos y las operaciones de vuelo en general, y los problemas económicos que afectan el transporte aéreo, incluidas las cuestiones relativas a la seguridad aérea, certificación, seguros, protección del consumidor y prácticas de competencia.

### **Papel de Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, como fiduciario (NAFIN)**

La División Fiduciaria de NAFIN ofrece servicios fiduciarios principalmente para apoyar el desarrollo de los sectores públicos y privados, en su mayoría relacionados con la ejecución de proyectos de mediano y largo plazo. NAFIN ha proporcionado servicios de fideicomiso prácticamente desde su creación, actuando históricamente como el fiduciario del gobierno mexicano. La División Fiduciaria ha tenido un papel activo en el desarrollo del mercado de valores en México, participando en calidad de fiduciario en la emisión de los fondos de inversión neutra, el primer fondo conocido como “*exchange-traded fund*” en México, y uno de los primeros bonos de petróleo en México. La División Fiduciaria también es reconocida por su desempeño como fiduciario en los grandes proyectos de infraestructura, como el nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México.

La División Fiduciaria ofrece a sus clientes servicios transparentes y confiables de inversión y administración, una administración que les asegura que el objeto de cada contrato se cumplirá en estricta adhesión a sus términos y condiciones.

Al 31 de diciembre de 2015, la División Fiduciaria administró activos por un monto total de Ps.1.1 billones, lo que representa un aumento del 2.5% en comparación con el 31 de diciembre de 2014, en virtud de 479 fideicomisos, de los cuales 274 corresponden a entidades públicas y 205 a entidades privadas. De acuerdo con la CNBV, a partir de septiembre de 2015, la División Fiduciaria de NAFIN fue clasificada como la segunda más grande entre todos los fiduciarios, administrando el 17% de los activos fideicomitidos totales en México y el 71% de los activos fideicomitidos totales administrados en México por la banca de desarrollo.

Durante 2015, los ingresos de la División Fiduciaria ascendieron a Ps.196 millones, lo que representa un incremento del 9% desde 2014. De los ingresos totales generados durante 2015, Ps.188 millones, o 96%, representan honorarios profesionales de servicios fiduciarios, y Ps.8 millones, o 4%, por honorarios por servicios de valores.

Ps.264 mil millones, o 24% del total de los activos totales administrados por la División Fiduciaria al 31 de diciembre de 2015, corresponden a activos líquidos, de los cuales Ps.113 mil millones fueron invertidos por la propia tesorería de NAFIN, Ps.4 mil millones fueron invertidos en Operadora de Fondos NAFINSA (administrador

de fondos de inversión), Ps.86 mil millones fueron depositados en la Tesorería de la Federación, y Ps.62 mil millones fueron invertidos o depositados en otras instituciones financieras. Al 31 de diciembre de 2015, los activos líquidos bajo administración de la División Fiduciaria aumentaron 10% en comparación con 2014.

### **Ámbito de las Concesiones y Obligaciones de Cada Desarrollador**

En términos de la Ley de Aeropuertos de México, la Concesión del Aeropuerto Existente en poder del Desarrollador Existente tiene una vigencia inicial de 50 años a partir del 1 de noviembre de 1998. La Concesión del Nuevo Aeropuerto en poder del Nuevo Desarrollador es por una vigencia inicial de 50 años desde la fecha en la que el Nuevo Aeropuerto inicie operaciones comerciales. La vigencia inicial de cada Concesión puede renovarse en uno o más plazos por un máximo de 50 años, sujeto a la aceptación de cada Desarrollador respectivo de las nuevas condiciones impuestas por la SCT y para el cumplimiento de los términos de su concesión.

Las Concesiones obligan al Desarrollador Existente y al Nuevo Desarrollador durante la vigencia de su Concesión, respectivamente, a: (i) operar, mantener y desarrollar su Aeropuerto y llevar a cabo trabajos de construcción necesarios con el fin de prestar servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales como se establece en la Ley de Aeropuertos y los reglamentos de la Ley de Aeropuertos; y (ii) utilizar y explotar los bienes que componen el Aeropuerto de que se trate como el objeto de la Concesión (que consiste en bienes inmuebles y mejoras del aeropuerto, pero excluyen bienes usados en relación con el suministro de combustible y almacenamiento). Estos activos son bienes del dominio público, de conformidad con la Ley General de Bienes Nacionales. Al término de la concesión, los activos se revierten automáticamente al gobierno mexicano.

Los Desarrolladores tienen la obligación de proporcionar seguridad en los aeropuertos. Si el orden público o la seguridad nacional está en peligro, las autoridades federales competentes están autorizadas a actuar para proteger la seguridad de las aeronaves, los pasajeros, la carga, el correo, las instalaciones y los equipos.

Los Desarrolladores y cualquier tercero que preste servicios en los Aeropuertos están obligados a contar con seguros específicos en los montos y cubriendo los riesgos especificados, tales como daños a personas y bienes en el Aeropuerto, en cada caso, según lo especificado por la SCT.

Los Desarrolladores son responsables ante la SCT del cumplimiento de todas las obligaciones en virtud de sus respectivas Concesiones. Cada uno de los Desarrolladores es responsable del cumplimiento de las obligaciones establecidas en su Concesión, incluidas las obligaciones derivadas de los contratos de terceros, así como de los daños a los bienes del dominio público que utilizan y a los usuarios del aeropuerto.

Los derechos de los Desarrolladores en virtud de las Concesiones pueden estar sujetos a un gravamen únicamente con la aprobación de la SCT. Ningún acuerdo por el que se documente la constitución de gravámenes aprobados por la SCT puede permitir que el beneficiario de una prenda se convierta en concesionario bajo ninguna circunstancia.

Los Desarrolladores no pueden ceder sus derechos u obligaciones en términos de sus Concesiones sin la autorización de la SCT.

### ***Clasificación de Servicios Prestados en Aeropuertos***

La Ley de Aeropuertos de México y los reglamentos de la Ley de Aeropuertos de México clasifican los servicios que pueden ser prestados en un aeropuerto en cualquiera de las siguientes tres categorías:

- **Servicios Aeroportuarios.** Los servicios aeroportuarios únicamente pueden ser prestados por el concesionario o un tercero que haya celebrado un contrato con el concesionario para prestar tales servicios. Estos servicios incluyen: —el uso de pistas, pistas de rodaje, plataformas para aterrizaje, estacionamiento y salida de aeronaves, —el uso de hangares, pasillos telescópicos para pasajeros, autobuses de transporte y estacionamiento de aeronaves, —la prestación de servicios de seguridad del

aeropuerto, rescate y extinción de incendios, control de tráfico en tierra, iluminación y ayudas visuales, —el uso general de terminales y otra infraestructura por las aeronaves, pasajeros y carga.

- **Servicios Complementarios.** Los servicios complementarios pueden ser prestados por una aerolínea, el operador del aeropuerto o por un tercero conforme a contratos con las aerolíneas o el operador del aeropuerto. Estos servicios incluyen: —servicios de rampa y asistencia, —documentación de pasajeros, y —seguridad de aeronaves, avituallamiento, limpieza, mantenimiento, reparación y suministro de combustible y actividades relacionadas que proporcionan servicio a las aerolíneas.
- **Servicios Comerciales.** Los servicios comerciales incluyen servicios que no se consideran esenciales para el funcionamiento de un aeropuerto o aeronave, e incluyen: —el arrendamiento de espacio a comercios, restaurantes y bancos y —publicidad.

Los terceros que prestan servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales deben hacerlo conforme a un contrato escrito con el concesionario correspondiente. La Ley de Aeropuertos de México establece que el concesionario es solidariamente responsable con estos terceros por el cumplimiento de los términos de la concesión de que se trate con respecto a los servicios prestados por dichos terceros.

Todos los terceros que prestan servicios complementarios deberán ser empresas constituidas con arreglo a la legislación mexicana. Los servicios aeroportuarios y complementarios deben ser prestados a todos los usuarios de los aeropuertos de manera uniforme y regular, sin discriminación por motivos de calidad, acceso o precio. Los concesionarios están obligados a prestar servicios aeroportuarios y complementarios con carácter prioritario a las aeronaves militares, aviones de apoyo en caso de desastres y a aerolíneas que experimenten emergencias. Los servicios aeroportuarios y complementarios serán gratuitos para las aeronaves militares y aeronaves que realicen actividades de seguridad nacional.

En caso de fuerza mayor, la SCT puede imponer reglas adicionales que rigen la prestación de los servicios en aeropuertos, pero únicamente en la medida necesaria para resolver un evento de fuerza mayor. La Ley de Aeropuertos de México permite al administrador aeroportuario designado por un concesionario a suspender la prestación de los servicios aeroportuarios en caso de fuerza mayor.

También se requiere a un concesionario que adopte todas las medidas necesarias para crear un mercado competitivo para los servicios complementarios. Un concesionario no puede limitar el número de prestadores de servicios complementarios en su aeropuerto, excepto en los casos en los que el espacio, la eficiencia y/o seguridad justifiquen tal limitación. Si un concesionario niega la entrada a cualquier proveedor de servicios complementarios, dicho proveedor de servicios puede presentar una queja ante la SCT. La SCT determinará dentro de los 60 días siguientes a la presentación de la demanda si la entrada del prestador de servicios en el aeropuerto debe ser autorizada.

### ***Planes Maestros de Desarrollo***

También se requiere a los concesionarios que presenten ante la SCT un plan maestro de desarrollo que describa, entre otras cosas, los planes de construcción y mantenimiento del concesionario. Se requiere que cada plan maestro de desarrollo sea actualizado cada cinco años y presentado nuevamente para la aprobación de la SCT. Una vez aprobado, el plan maestro de desarrollo se considera que constituye una parte de la concesión. Cualquier construcción, renovación o ampliación importante de un aeropuerto únicamente pueden realizarse de conformidad con el plan maestro de desarrollo del concesionario o con la aprobación de la SCT.

La información que debe presentarse en el plan maestro de desarrollo incluye:

- proyecciones de crecimiento del aeropuerto y expectativas de desarrollo,
- proyecciones de quince años para la demanda de tráfico aéreo (incluyendo pasajeros, carga y operaciones),



- programas de construcción, conservación, mantenimiento, expansión y modernización de la infraestructura, instalaciones y equipos,
- programa de inversión detallado de cinco años e inversiones importantes planeadas para los siguientes diez años,
- probables fuentes de financiamiento,
- planes descriptivos del aeropuerto, y
- medidas de protección del medio ambiente.

Las concesiones requieren que el concesionario contrate consultores independientes reconocidos para realizar encuestas entre los usuarios del aeropuerto con respecto a los estándares de calidad actuales y esperados, y preparar las proyecciones de tráfico aéreo y los requerimientos de inversión. El concesionario debe presentar un proyecto del plan maestro de desarrollo a los usuarios del aeropuerto para su revisión y comentarios. Además, el concesionario debe entregar el plan maestro de desarrollo a la SCT antes del vencimiento del plazo de cinco años. La SCT podrá solicitar información o aclaración adicional, así como solicitar comentarios adicionales a los usuarios del aeropuerto.

Los cambios en un plan maestro de desarrollo y el programa de inversión requieren de la aprobación de la SCT, a excepción de las reparaciones de emergencia y obras menores que no afectan negativamente a las operaciones de un aeropuerto. Consulte “El Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México (el Aeropuerto Existente)—Descripción de las Operaciones del Aeropuerto Existente—Plan Maestro de Desarrollo” para una descripción del actual Plan Maestro de Desarrollo en el Aeropuerto Existente.

### ***Estructura de Propiedad***

La Concesión del Nuevo Aeropuerto obliga al Nuevo Desarrollador a seguir siendo una empresa con participación estatal mayoritaria durante la vigencia de la Concesión del Nuevo Aeropuerto. A su vez, la Concesión del Aeropuerto Existente obliga al Nuevo Desarrollador a mantener por lo menos una participación directa del 51.0% en el Desarrollador Existente durante la vigencia de la Concesión del Aeropuerto Existente. El incumplimiento de estas obligaciones constituye una causa de revocación conforme a la Concesión de que se trate.

Cualquier adquisición por el Desarrollador Existente o el Nuevo Desarrollador de cualquier concesión de aeropuertos o de una participación del 30.0% o más de cualquier otra concesionaria, requiere el consentimiento de la Comisión Federal de Competencia, además de los umbrales aplicables que figuran en la Ley Federal de Competencia Económica.

Las aerolíneas tienen prohibido por la Ley de Aeropuertos de México el controlar o ser dueño de un 5.0% o más de las acciones de un concesionario de aeropuerto. El Desarrollador Existente y Nuevo Desarrollador tienen prohibido adquirir el 5.0% o más de las acciones de cualquier compañía aérea.

Los gobiernos extranjeros, actuando en su capacidad soberana, no pueden ser dueños de participaciones directas o indirectas en un concesionario de aeropuerto.

### ***Sanciones, Terminación y Revocación de la Concesión y los Activos Concesionados***

La Ley de Aeropuertos de México establece que se pueden imponer sanciones de hasta 200,000 veces la unidad de medida y actualización (“UMA”) por incumplimientos a los términos de la concesión. Al 30 de junio de 2016, el valor de la UMA fue de Ps.73.0. Como resultado, la sanción máxima a dicha fecha pudo haber sido de Ps 14.6 millones (US\$0.8 millones). A la fecha de este prospecto de colocación, no se ha impuesto sanción alguna al Desarrollador Existente.

De conformidad con la Ley de Aeropuertos de México y los términos de las Concesiones, se puede dar por terminada una concesión en caso que se actualice cualquiera de los siguientes supuestos:

- vencimiento de su vigencia;
- renuncia del concesionario;
- revocación de la concesión por la SCT;
- rescate de los bienes del dominio público que son objeto de la concesión (principalmente inmuebles, mejoras y otra infraestructura);
- desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión, salvo causa de fuerza mayor;
- disolución, liquidación o quiebra del concesionario.

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

Son causas de revocación de una concesión por la SCT, las siguientes:

- no iniciar la administración, operación, explotación o, en su caso, construcción del aeródromo civil, en los plazos que al efecto se establezcan en el título de concesión;
- no mantener vigentes los seguros a que se refiere la Ley de Aeropuertos de México;
- ceder, gravar, transferir o enajenar la concesión, los derechos en ella conferidos o los bienes afectos a la misma, en contravención a lo dispuesto en la Ley de Aeropuertos de México;
- alterar la naturaleza o condiciones de los aeródromos civiles establecidas en el título de concesión, sin autorización de la SCT;
- consentir el uso del aeródromo civil a cualquier aeronave que no cumpla con los requisitos de la Ley de Aviación Civil, o no haya sido autorizada por quien controla la navegación aérea, o que su acción u omisión dolosa contribuya a la comisión de algún delito;
- con conocimiento designar o mantener a un Director General o miembro del consejo de un concesionario que no esté calificado para desempeñar sus funciones conforme a la Ley de Aeropuertos de México como resultado de haber violado las leyes penales;
- contravenir las disposiciones en materia de seguridad en los aeródromos civiles, establecidas en la Ley de Aeropuertos de México y otros ordenamientos aplicables;
- si el concesionario tiene más del 49% de inversión extranjera en su capital social;
- interrumpir, total o parcialmente, la operación del aeródromo civil o la prestación de los servicios aeroportuarios o complementarios, sin causa justificada;
- no cumplir con las obligaciones de conservación y mantenimiento del aeródromo civil;
- prestar servicios distintos a los que le son permitidos;
- no cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios por el concesionario o un tercero;

- aplicar tarifas y precios que excedan a los registrados con la SCT, en su caso, sujetos a regulación;
- ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicios que tengan derecho a ello, así como la de autoridades que ejerzan atribuciones dentro del aeródromo civil;
- limitar el número de proveedores de servicios complementarios o negar su funcionamiento a través de actos de simulación, por motivos distintos a los establecidos en la Ley de Aeropuertos de México; o
- incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en la Ley de Aeropuertos de México, sus reglamentos y en el título de concesión.

La SCT tiene derecho a revocar una concesión sin previo aviso como resultado de las primeras seis causas descritas anteriormente. En los otros casos, una concesión puede ser revocada como consecuencia de una violación, únicamente si se han impuesto sanciones al menos tres veces con respecto a la misma violación en un período de cinco años.

De acuerdo con la Ley General de Bienes Nacionales, el patrimonio nacional de México se compone de bienes del dominio público de la federación y bienes del dominio privado de la federación. Las áreas superficiales del Aeropuerto Existente y del Nuevo Aeropuerto y las mejoras en tales espacios se consideran bienes del dominio público de la federación.

Una concesión que involucre bienes del dominio público puede ser rescatada por el Gobierno de México antes del vencimiento de la concesión, cuando se considere necesario para el interés público. A cambio, el gobierno mexicano está obligado a pagar una indemnización, teniendo en cuenta las inversiones realizadas y la depreciación de los activos correspondientes, pero no el valor de los activos sujetos a las concesiones que, con base en la base y metodología establecidas en la Ley de Aeropuertos de México y la Ley General de Bienes Nacionales. A raíz de una declaración de rescate, los bienes que fueron objeto de la concesión se devuelven automáticamente al gobierno mexicano.

En caso de desastre natural, guerra, grave alteración del orden público o cuando se tema algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional, el gobierno mexicano podrá hacer la requisita del Aeropuerto Existente o del Nuevo Aeropuerto. Los derechos de requisita pueden ser ejercidos por el gobierno mexicano, siempre y cuando las circunstancias lo justifiquen. En todos los casos, excepto en caso de guerra intemacional, el gobierno mexicano está obligado a indemnizar al Desarrollador Existente o al Nuevo Desarrollador de daños y perjuicios causados por dicha requisita, calculados a su valor real, en el entendido de que si el Desarrollador Existente o el Nuevo Desarrollador impugnan el importe de dicha indemnización, el importe de la indemnización respecto de los daños será fijado por peritos designados por el Desarrollador Existente o el Nuevo Desarrollador y el gobierno mexicano, y el importe de la indemnización con respecto a los perjuicios se calculará tomando en consideración los ingresos netos promedio durante el año inmediatamente anterior a la requisita.

## Otorgamiento de Nuevas Concesiones

Se pueden otorgar concesiones a través de un proceso de licitación pública en el cual los interesados deberán demostrar sus capacidades técnicas, jurídicas, administrativas y financieras. La Comisión Federal de Competencia Económica tiene el poder, en determinadas circunstancias, de prohibir la participación de una parte en la licitación, y de cancelar la adjudicación después de que el proceso haya concluido. Además, la SCT puede otorgar concesiones sin un proceso de licitación pública a las siguientes entidades:

- a las partes que tienen permisos para operar aeródromos civiles que pretendan transformar el aeródromo en un aeropuerto, siempre y cuando (i) el cambio propuesto sea consistente con los programas y las políticas de desarrollo aeroportuario nacionales, (ii) el aeródromo civil ha estado en continua operación en los últimos cinco años y (iii) el permisionario cumple con todos los requisitos para la concesión;
- a los concesionarios actuales que pueden requerir un aeropuerto complementario, cuando sea necesario para satisfacer la creciente demanda, siempre y cuando puedan demostrar que (i) es necesario un nuevo aeropuerto para aumentar su capacidad existente, (ii) la operación de ambos aeropuertos por un solo concesionario es más eficiente que otras opciones, y (iii) el concesionario cumple con todos los requisitos de su concesión y cumple con todos los requisitos para la nueva concesión;
- a concesionarios actuales cuando por causas de interés público se ordene la reubicación de un aeropuerto;
- a las entidades de la administración pública federal, tales como el Desarrollador Existente y el Nuevo Desarrollador; y
- entidades comerciales en las que los gobiernos locales o municipales tienen una mayoría del capital si el objeto social de las entidades es administrar, operar, desarrollar y/o construir aeropuertos.

## Asuntos Ambientales

Las operaciones del Aeropuerto Existente y del Nuevo Aeropuerto están reguladas principalmente por las leyes de jurisdicción federal en México en materia ambiental. Sin embargo, las reglas y reglamentos estatales y municipales, así como otros principios y normas, pueden aún ser aplicables en relación con determinadas operaciones específicas.

La Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, (la Ley Ambiental), divide las funciones para controlar asuntos ambientales entre la federación, los estados y municipios.

La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) a través de la Procuraduría Federal de Protección Ambiental (PROFEPA) está a cargo de verificar el cumplimiento de la Ley Ambiental. Dichas leyes son técnicamente respaldadas por sus reglamentos y las Normas Oficiales Mexicanas (NOM) (reglamentos técnicos emitidos por las autoridades mexicanas en materias específicas) relativas a la protección del medio ambiente y los recursos naturales.

La construcción y el desarrollo del Nuevo Aeropuerto cumplen con los objetivos de los Principios del Ecuador y las directrices de las Normas de Desempeño del IFC.

Otras leyes ambientales relevantes incluyen: (i) la Ley de Aguas Nacionales y sus Reglamentos, administrados por la Comisión Nacional del Agua, (CNA); y (ii) la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos (Ley de Residuos), administrada por la SEMARNAT y aplicada por la PROFEPA para asuntos federales, entre otros.

La PROFEPA puede iniciar procedimientos administrativos, civiles y penales contra las empresas que violen las leyes ambientales federales, y también tiene el poder de cerrar las instalaciones infractoras en

determinadas circunstancias a través de medidas de seguridad y procedimientos administrativos establecidos en las normas ambientales. Con limitaciones, acciones similares pueden ser tomadas por las agencias locales de cumplimiento ambiental sobre asuntos de su competencia.

Adicionalmente, en julio de 2013 la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental entró en vigor. Esta ley establece un novedoso proceso judicial para reclamar la reparación o indemnización de los daños ambientales resultantes de actos u omisiones ilegales, además de la responsabilidad administrativa y penal que puede ser determinada a través de otros procesos.

Con respecto a las operaciones del Aeropuerto Existente, la PROFEPA ha emitido un certificado de “industria limpia” que pone de manifiesto el cumplimiento de las disposiciones ambientales federales aplicables. Dicho certificado de dicho debe ser renovado cada dos años.

Como se explicó anteriormente, el nivel de regulación ambiental en México ha aumentado en los últimos años, y la aplicación de la ley es más estricta. Esperamos que esta tendencia continúe y sea estimulada por acuerdos internacionales entre México y Estados Unidos y/u otros países u organizaciones internacionales. Esto puede resultar en la necesidad de inversiones que no están actualmente previstas en los programas de gastos de capital del Aeropuerto de Existente o del Nuevo Aeropuerto.

## MÉXICO Y LA INDUSTRIA AERONÁUTICA

### México y la Ciudad de México

México es uno de los principales destinos turísticos del mundo. En 2015, México se ubicó entre los diez primeros países del mundo en términos de visitantes extranjeros de acuerdo con la Organización Mundial del Turismo, con aproximadamente 32.1 millones de visitantes, según la Secretaría de Turismo. En América Latina y el Caribe, México ocupó el primer lugar en 2015 en términos del número de visitantes extranjeros e ingresos de turismo, según la Organización Mundial del Turismo. En total, el sector turismo en México registró un superávit de US\$7,357 millones en la balanza de pagos en 2015, un incremento del 11.4% del superávit de US\$6,603 registrados en 2014.

La Ciudad de México es la capital de México y la ciudad más grande con una población de 8.9 millones, según el último censo realizado por el INEGI en 2010. El área metropolitana de la Ciudad de México tiene una población estimada de aproximadamente 20.2 millones en 2016, que representa aproximadamente el 17% de la población de México, aproximadamente del mismo tamaño, en términos de población, que la Ciudad de Nueva York y Sao Paulo, ambos con aproximadamente 20.6 millones de habitantes.

La Ciudad de México es un importante destino turístico, dada la riqueza de su patrimonio cultural, como museos de clase mundial, monumentos coloniales y antiguos sitios arqueológicos mesoamericanos. En 2016, la Ciudad de México fue elegida como el destino número uno para visitar según el New York Times. El área metropolitana de la Ciudad de México cuenta con seis sitios de patrimonio mundial según la UNESCO. Según la Secretaría de Turismo de México, aproximadamente a 12.7 millones, 13.1 millones y 13.1 millones de turistas visitaron la Ciudad de México en 2013, 2014 y 2015, respectivamente.

La Ciudad de México es uno de los centros económicos más importantes de América Latina. En 2014, la ciudad produjo aproximadamente el 16.5% del PIB del país, según el INEGI. La ciudad alberga la sede de algunas de las mayores empresas internacionales de servicios financieros y de seguros de América Latina, ocho de las 13 empresas más grandes de México, incluyendo América Móvil, Pemex, CFE, Comex, Grupo Televisa, Bimbo, Grupo Carso, Grupo Liverpool, así como muchas de las grandes corporaciones multinacionales, con sede en los distritos de negocios de Santa Fe y Reforma. La ciudad también alberga a la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V. (BMV).

### Entorno Macroeconómico de México

México es una de las mayores economías de América Latina con un PIB nominal de US\$1,144.3 mil millones en 2015 y un PIB per cápita de (PPP) de US\$17,276.6 según el Banco Mundial, con el apoyo de un entorno macroeconómico estable de los últimos 15 años como consecuencia de las políticas conservadoras monetarias, fiscales y de deuda. La economía mexicana alcanzó tasas de crecimiento real de PIB del 2.5%, 2.3% y 1.3% en 2015, 2014 y 2013, respectivamente, y se estima que crecerá al 2.5% y 2.8% en 2016 y 2017, respectivamente, según el Banco Mundial. Durante 2015, el peso mexicano se depreció frente al dólar de EE.UU., desde un tipo de cambio promedio de Ps.13.3 en 2014 a Ps.15.87 en 2015, y durante 2016 el peso mexicano continuó depreciándose, llegando a Ps.19.17 por US\$1.00 el 12 de febrero de 2016. Al 31 de diciembre de 2015, la tasa de desempleo fue del 4.2%, en comparación con 4.4% del año anterior, de acuerdo con el INEGI. Además, la inflación de México ha disminuido constantemente en los últimos diez años, según el Banco Mundial.

Según el Banco Mundial, se espera que el crecimiento de México se fortalezca a un ritmo moderado en 2016 y 2017, en un 2.5% y 2.8%, respectivamente, con el apoyo de una sana demanda interna privada y efectos secundarios de un mayor crecimiento en Estados Unidos, ya que se espera que los países con alta exposición al comercio internacional con Estados Unidos se beneficiarán de su recuperación económica.

Desde el inicio de su gestión en diciembre de 2012, el presidente de México, Enrique Peña Nieto, presentó propuestas al Congreso para implementar cambios importantes a las leyes y reglamentos que cubren diferentes sectores y ha implementado cambios significativos en la política pública. El Congreso de la Unión ha aprobado muchos de los proyectos de ley, incluidas las reformas estructurales relacionadas con energía, elecciones políticas,

trabajo, telecomunicaciones, servicios financieros e impuestos. El 21 de diciembre de 2013, la Constitución de México se modificó para permitir a las empresas privadas explorar y producir petróleo en México por primera vez desde la expropiación en 1938 de la industria petrolera. El 12 de agosto de 2014, la cámara baja del Congreso aprobó una serie de legislaciones secundarias para ayudar a reordenar la industria energética. Aunque se espera que el crecimiento de México continúe en 2016 a medida que el efecto de estas importantes reformas estructurales se afianza, no hay certeza sobre el impacto de estos cambios en la economía de México.

Además de las reformas estructurales, se espera que México se beneficie de las dinámicas demográficas favorables. México tenía una población estimada de 119.5 millones en 2015, lo que se espera que aumente un 5.03% en 2020 (en comparación con el 3.56% en Brasil y 3.90% en Estados Unidos), de los cuales se espera que el 65.8% esté por debajo de la edad de 40 años, de acuerdo con el Consejo Nacional de Población. El segmento más grande de la población será de 10 a 14 años de edad y se estima que ese segmento represente el 8.7% de la población total en 2020.

### **Descripción de la Industria Aeronáutica Mexicana**

El 12 de julio de 1921, la SCT otorgó la primera concesión para el transporte aéreo de pasajeros en México. Antes de junio de 1965, la Dirección General de Aeronáutica Civil estaba a cargo de la administración, operación y mantenimiento de todos los aeropuertos mexicanos. Más de cuarenta años después del otorgamiento de la primera concesión, el 12 de junio de 1965, ASA, una dependencia gubernamental con sede en el Aeropuerto Existente, fue creada por decreto presidencial como una empresa de administración, mantenimiento y servicios operativos para los 34 aeropuertos existentes en ese momento en México. La misión de ASA fue diseñar, construir y operar la infraestructura aeroportuaria, como la gestión de aeropuertos fue constitucionalmente reservada al gobierno mexicano. Como tal, ASA se hizo cargo de la gestión de todos los aeropuertos mexicanos anteriormente operados por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

La publicación de la Ley de Aeropuertos de México el 22 de diciembre 1995 puso por primera vez la posibilidad de otorgar concesiones privadas para la administración de aeropuertos. Entre los 58 aeropuertos administrados por ASA, 35 iban a ser ofrecidos al sector privado. Los aeropuertos se agruparon en cuatro entidades regionales, y una empresa concesionaria de propiedad estatal se constituyó para cada uno: Grupo Aeroportuario del Pacífico (“GAP”), Grupo Aeroportuario del Centro Norte (“OMA”), Grupo Aeroportuario del Sureste (“ASUR”), y el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (el Desarrollador Existente). ASA mantiene la responsabilidad de los aeropuertos menos económicamente viables del país.

La apertura del sector aeroportuario mexicano a la inversión privada fue implementada como un proceso de dos etapas, donde el control de las entidades concesionarias, así como el 15% de sus acciones, se vendieron inicialmente a un socio estratégico seleccionado a través de un concurso internacional. Cada concesión se formó alrededor de un aeropuerto con un papel regional importante:

- ASUR fue creado el 1 de abril de 1998 como una empresa de propiedad estatal constituida y existente de conformidad con las leyes de México. En diciembre de 1998, Inversiones y Técnicas Aeroportuarias se convirtió en un socio estratégico de ASUR. El gobierno mexicano vendió su participación del 85% en 2000 y 2005.
- GAP fue creado el 28 de mayo de 1998 como una empresa de propiedad estatal constituida y existente de conformidad con las leyes de México. En agosto de 1999, Aeropuertos Mexicanos del Pacífico se convirtió en un socio estratégico de GAP. El gobierno mexicano vendió su participación del 85% en 2006.
- OMA fue creado el 1 de junio de 1998 como una empresa de propiedad estatal constituida y existente de conformidad con las leyes de México. En mayo de 2000, Servicios de Tecnología Aeroportuaria se convirtió en un socio estratégico de OMA. El gobierno mexicano vendió su participación del 85% en 2006.

- El Aeropuerto Existente también originalmente iba a recibir inversión privada, pero los problemas sociales y políticos obstuyeron la inversión, y el Aeropuerto Existente sigue siendo el único aeropuerto propiedad de una empresa de propiedad estatal.

La siguiente tabla presenta la lista de aeropuertos que operan en México propiedad de ASUR, GAP, OMA y el Desarrollador Existente, así como los aeropuertos operados por ASA, lo que indica que el tráfico de pasajeros en cada uno de los aeropuertos durante 2015:

### Grupos Aeroportuarios Mexicanos

Aeropuertos	Tráfico de Pasajeros en 2015 (en millones)	Porcentaje del Total
Aeropuerto Existente	<b>38.43</b>	<b>33.82%</b>
<b>ASUR (total)</b>	<b>26.14</b>	<b>23.01%</b>
Cancún	19.60	17.25%
Mérida	1.66	1.46%
Villahermosa	1.27	1.12%
Veracruz	1.25	1.10%
Oaxaca	0.66	0.58%
Huatulco	0.62	0.55%
Cozumel	0.55	0.48%
Tapachula	0.27	0.24%
Minatitlán	0.26	0.23%
<b>GAP (total)</b>	<b>27.25</b>	<b>23.98%</b>
Guadalajara	9.76	8.59%
Tijuana	4.85	4.27%
San José del Cabo	3.52	3.10%
Puerto Vallarta	3.52	3.10%
Hermosillo	1.31	1.15%
El Bajío	1.47	1.29%
La Paz	0.62	0.55%
Mexicali	0.59	0.52%
Morelia	0.47	0.41%
Agua calientes	0.62	0.55%
Los Mochis	0.24	0.21%
Uruapan	0.11	0.10%
Manzanillo	0.17	0.15%
<b>OMA (total)</b>	<b>16.91</b>	<b>14.88%</b>
Monterrey	8.46	7.45%
Culiacán	1.43	1.26%
Chihuahua	1.11	0.98%
Ciudad Juárez	0.86	0.76%
Mazatlán	0.85	0.75%
Tampico	0.76	0.67%



Acapulco	0.73	0.64%
Zihuatanejo	0.56	0.49%
Torreón	0.56	0.49%
Reynosa	0.51	0.45%
San Luis Potosí	0.44	0.39%
Zacatecas	0.32	0.28%
Durango	0.32	0.28%
<b>ASA (total)</b>	<b>4.89</b>	<b>4.30%</b>
Campeche	0.18	0.16%
Chetumal	0.18	0.16%
Ciudad del Carmen	0.62	0.01
Ciudad Obregón	0.25	0.22%
Ciudad Victoria	0.08	0.07%
Colima	0.11	0.10%
Guaymas	0.02	0.02%
Loreto	0.06	0.05%
Matamoros	0.10	0.09%
Puebla	0.33	0.29%
Puerto Escondido	0.19	0.17%
Poza Rica	0.06	0.05%
Querétaro	0.50	0.44%
Tepic	0.11	0.10%
Toluca	0.87	0.77%
Tuxtla Gutierrez	1.12	0.99%
Uruapan	0.11	0.10%
<b>Total</b>	<b>113.6</b>	<b>100.00%</b>

En 2015 y el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, el sistema aeroportuario mexicano atenderá a aproximadamente 113.6 millones de pasajeros y 60.3 millones de pasajeros, respectivamente, en comparación con 100.9 millones de pasajeros en 2014 y 54.6 millones de pasajeros durante el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2015. De 2011 a 2015, el crecimiento en el número de pasajeros atendidos por la industria aeronáutica mexicana ha aumentado a una tasa anual compuesta del 9.2%. Se espera que esta tendencia continúe a medida que los segmentos de turismo y de negocios en México continúen creciendo.

La industria aeronáutica mexicana atiende diversos segmentos, incluyendo el tráfico de pasajeros turístico y de negocios que viajan hacia y desde el país, pasajeros en tránsito a través de México hacia otros destinos, así como el tráfico de mercancías que se transportan en la región.

La Ciudad de México sirve como un “centro” para viajar a otro destino en México y América Latina. Mientras que la desregulación de la industria aérea de México ha dado lugar a nuevas rutas punto a punto entre las ciudades más importantes que han disminuido el papel de la Ciudad de México como centro de viajes, punto a punto, no siempre es posible viajar en las principales aerolíneas comerciales.

El 18 de diciembre de 2015, Estados Unidos y México celebraron un Convenio de Transporte Aéreo con el fin de promover y facilitar un sistema internacional de aviación basado en la competencia entre aerolíneas, para facilitar la expansión de oportunidades de transporte aéreo internacional y asegurar el más alto grado de seguridad en el transporte aéreo. El nuevo convenio, que sustituyó al convenio actual que había estado en vigor desde 1960, entró en vigor el 1 de enero de 2016, después de la aprobación por el Senado de la República y las autoridades

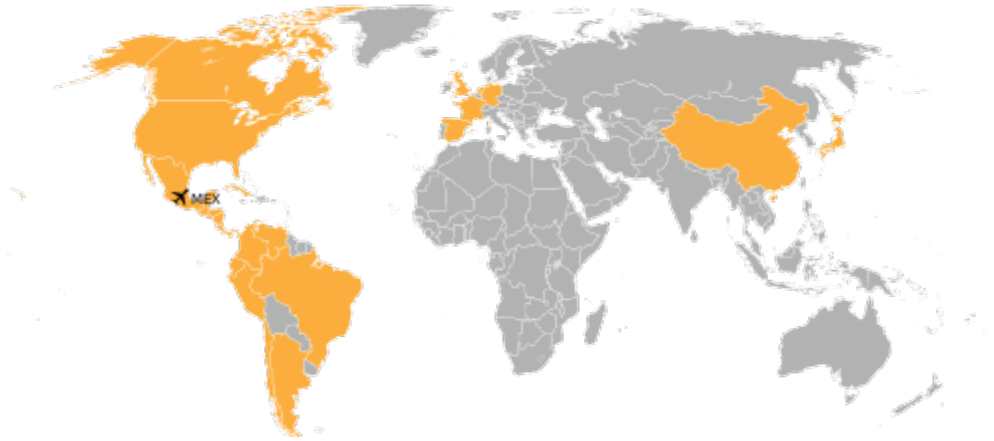
competentes de Estados Unidos. El nuevo convenio prevé un aumento de servicios en las rutas existentes entre ambas naciones, así como la adición de nuevas rutas y un aumento en la frecuencia de vuelos en las rutas existentes. El convenio también otorga a las aerolíneas mexicanas la capacidad de penetrar aún más los mercados internacionales, ya que permite a las aerolíneas de ambos países operar vuelos entre Estados Unidos y México, recoger pasajeros y continuar con los vuelos a un tercer país. El cabotaje (vuelos nacionales operados por aerolíneas extranjeras) no está previsto en el nuevo convenio. Creemos que nuestro negocio se ha beneficiado de y continuará beneficiándose de acuerdos bilaterales de aviación con Estados Unidos.

## EL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO

### Panorama General

El Aeropuerto Existente se encuentra en el lado este de la Ciudad de México en el municipio de Venustiano Carranza, a 4.0 millas del centro. Desde su apertura en 1939, el Aeropuerto Existente ha servido como un centro para el transporte y las comunicaciones en México y en 1943 fue declarado oficialmente un aeropuerto internacional para la llegada y salida de vuelos. Operando 24 horas al día, el Aeropuerto Existente es el aeropuerto más grande y concurrido de México, de acuerdo con la SCT. El Aeropuerto Existente es un elemento de infraestructura crítica para las finanzas y comercio de México y América Latina y un importante centro regional de Centroamérica.

En términos de tráfico de pasajeros, en 2015, el Aeropuerto Existente ocupa el segundo lugar después de São Paulo en América Latina, 17 en América y 45 en el mundo. El Aeropuerto Existente alberga 26 aerolíneas, entre ellas varias de las principales compañías aéreas europeas y norteamericanas, y es el centro mundial de Aeroméxico y múltiples otras líneas aéreas nacionales. El Aeropuerto Existente conecta 52 destinos nacionales y 55 internacionales en América Latina, América del Norte, Europa y Asia. El Aeropuerto Existente atiende a una amplia variedad de segmentos de mercado, viajeros de negocios y de placer, pasajeros de origen, destino y de transferencia, rutas largas y cortas, y de costo completo, de bajo costo y de *charters*. El siguiente mapa muestra todos los países atendidos por vuelos desde el Aeropuerto Existente, incluyendo destinos de temporada:



Las instalaciones del Aeropuerto Existente incluyen dos terminales. La Terminal 1 abrió en 1958 y fue ampliada varias veces hasta 2004. Ocupa 332,136 metros cuadrados e incluye 33 posiciones de contacto y 33 puentes de embarque. La Terminal 2 abrió el 15 de noviembre de 2007 y fue inaugurada oficialmente el 26 de marzo de 2008. Ocupa 249,817 metros cuadrados y cuenta con 24 posiciones de contacto y 24 puentes de embarque. En general, al 30 de junio de 2016, el Aeropuerto Existente tenía 60 puertas, 57 de las cuales eran accesibles por pasillo telescópico, y 51 posiciones remotas.

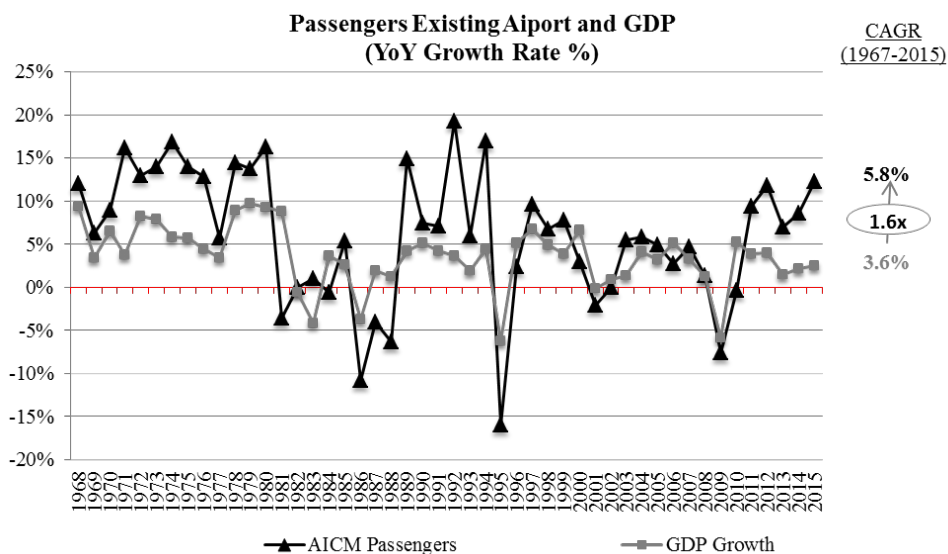
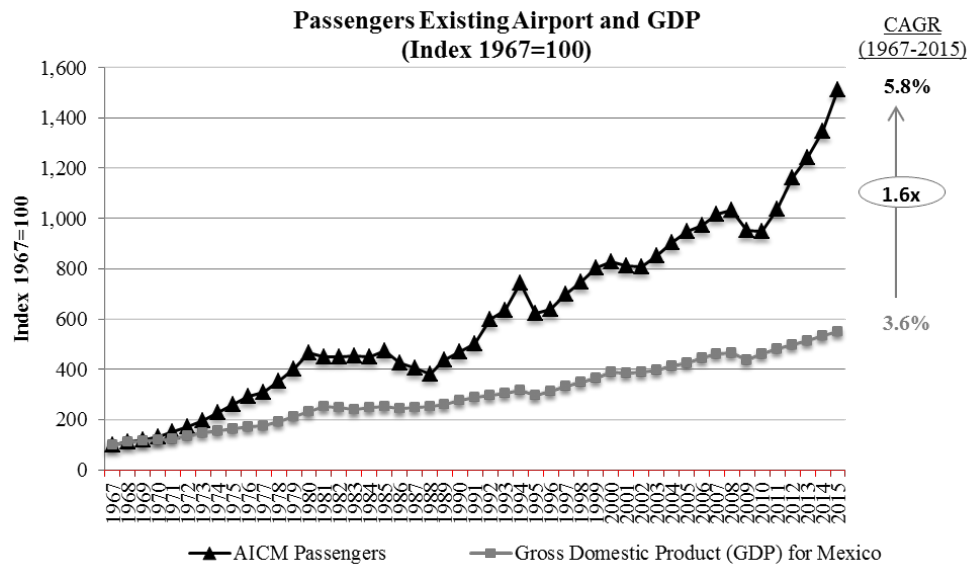
El Aeropuerto Existente cuenta con dos pistas de aterrizaje no simultáneas, cada una con una longitud de 3,457 metros y 3,985 metros, respectivamente. El aeropuerto también cuenta con un sistema de aterrizaje por instrumentos (*Instrument Landing System, ILS*) que ayuda a los pilotos con el mal tiempo. El aeropuerto cuenta con 921 tiendas ubicadas en las Terminales 1 y 2. El edificio de aviación general tiene 581,952.63 metros cuadrados adicionales. El Aeropuerto Existente cuenta con más de 6,517 plazas de estacionamiento público y es atendido por los servicios de metro, amplios servicios de autobuses y taxis autorizados.

### Descripción de las Operaciones del Aeropuerto Existente

#### *Tráfico de Pasajeros*

De acuerdo con cifras de la SCT, el tráfico de pasajeros comerciales del Aeropuerto Existente representó aproximadamente 33.9%, 33.9% y 33.8% de todos los pasajeros de salida de la aviación comercial en México en 2013, 2014 y 2015, respectivamente.

El Aeropuerto Existente ha visto crecer el tráfico de pasajeros en los últimos 48 años a una tasa compuesta anual del 5.8%. Históricamente, el tráfico de pasajeros del Aeropuerto Existente ha correlacionado a una tasa de 1.6 veces el PIB de México. Las siguientes dos tablas muestran datos disponibles históricos sobre el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente por millones de pasajeros en comparación con el PIB de México y el porcentaje de crecimiento compuesto anual de tráfico de pasajeros.



Como puede observarse, el tráfico de pasajeros ha disminuido anualmente, únicamente en aquellos períodos de crisis económica/recesión. La mayor caída en un solo año se produjo en 1995 (-16%). Después de cada recesión la capacidad ha recuperado su nivel anterior a la crisis en un período de 1 a 3 años.

La siguiente tabla muestra el número de pasajeros atendidos por el Aeropuerto Existente con base en el vuelo destino para los años indicados.

Región	Años Terminados el 31 de diciembre de				(%)
	2012	2013	2014	2015	
	(en miles)				
México .....	11,314.3	12,040.9	13,020.3	14,577.5	67.4%
Estados Unidos .....	2,945.9	3,216.3	3,491.6	3,811.0	17.6%
Canadá .....	0.5	0.6	0.5	0.6	-
Europa .....	1,014.0	1,070.2	1,138.4	1,248.5	5.8%
América Latina .....	1,380.3	1,543.1	1,681.8	2,000.5	9.3%
Asia y Otros .....	-	-	-	-	-
<b>Total.....</b>	<b>16,655.0</b>	<b>17,871.0</b>	<b>19,332.5</b>	<b>21,638.0</b>	<b>100.0%</b>

Las cifras excluyen pasajeros de aviación privada.

Las cifras incluyen vuelos nacionales tomados por pasajeros internacionales.

Fuente: SCT. Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)

### Tráfico Histórico de Pasajeros de Paga

Las tendencias históricas en el tráfico de pasajeros de paga durante los últimos tres años y en el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2016 se discuten a continuación. Para las cifras de pasajeros año con año, con respecto al tráfico de pasajeros y al tráfico de pasajeros de paga de 2011 a 2015, consulte “Información Financiera Histórica y Operativa Información del Emisor”.

	Años Terminados el 31 de diciembre de			Seis Meses Terminados el 30 de junio de	
	2013	2014	2015	2015	2016
	(en millones de Pasajeros, excepto porcentajes)				
<b>Total Pasajeros de Paga</b>					
Vuelos Nacionales .....	8.2	8.7	9.7	4.5	4.9
Vuelos Internacionales .....	4.3	4.6	4.9	2.3	2.5
<b>Total.....</b>	<b>12.5</b>	<b>13.3</b>	<b>14.6</b>	<b>6.8</b>	<b>7.4</b>
Porcentaje de crecimiento del año anterior .....	-	6.6%	9.5%		8.1%

Fuente: Desarrollador Existente

En el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, el Aeropuerto Existente transportó 7.4 millones de pasajeros de paga, lo que representa un aumento del 8.1% en comparación con los 6.8 millones de pasajeros de paga en el mismo periodo en 2015. Durante el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, 4.9 millones o 66.2%, fueron pasajeros de paga abordando vuelos nacionales, lo que representa un aumento del 7.7% en comparación con los 4.5 millones de pasajeros de paga en el mismo periodo en 2015, y 2.5 millones, o 33.8%, fueron pasajeros de paga abordando vuelos internacionales, lo que representa un aumento del 8.7% en comparación con los 2.3 millones de pasajeros de paga en el mismo periodo en 2015.

En 2015, el Aeropuerto Existente transportó 14.6 millones de pasajeros de paga, lo que representa un aumento del 9.5% en comparación con los 13.3 millones de pasajeros de paga en 2014. En 2015, 9.7 millones, o 66.4%, fueron pasajeros de paga abordando vuelos nacionales, lo que representa un aumento del 11.5% en comparación con los 8.7 millones de pasajeros de paga en 2014, y 4.9 millones, o 33.6%, fueron pasajeros de paga abordando vuelos internacionales, lo que representa un aumento del 6.5% en comparación con los 4.6 millones de pasajeros de paga en 2014.

En 2014, el Aeropuerto Existente transportó 13.3 millones de pasajeros de paga, lo que representa un aumento del 6.6% en comparación con los 12.5 millones de pasajeros de paga en 2013. En 2014, 8.7 millones, o 65.4%, fueron pasajeros de paga abordando vuelos nacionales, lo que representa un aumento del 6.1% en comparación con los 8.2 millones de pasajeros de paga en 2013, y 4.6 millones, o 34.6%, fueron pasajeros de paga

abordando vuelos internacionales, lo que representa un aumento del 7.0% en comparación con los 4.3 millones de pasajeros de paga en 2013.

Debido a su limitado potencial para expansión, el crecimiento total de pasajeros en el Aeropuerto Existente es cada vez más dependiente de factores tales como el aumento en el número de pasajeros por avión, incluyendo factores de mayor utilización y la introducción de aviones más grandes, hasta que el Nuevo Aeropuerto de inicie operaciones. Consulte “—Capacidad”.

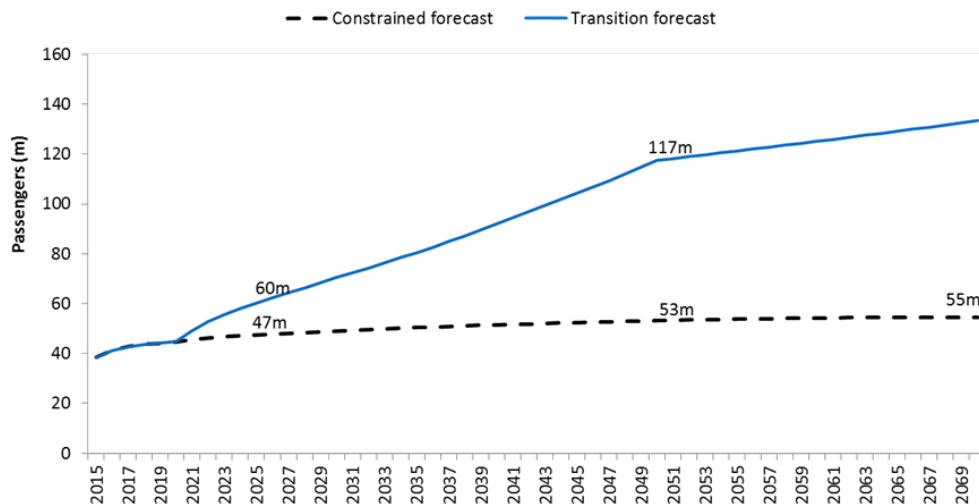
### ***Tráfico de Pasajeros Proyectado***

Con base en las proyecciones de tráfico de pasajeros a partir de septiembre de 2016, se espera que el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente continúe su crecimiento positivo a través de la apertura del Nuevo Aeropuerto. Para 2016, se espera que el tráfico de pasajeros aumente a 41.2 millones de pasajeros, de 38.4 millones de pasajeros en 2015, impulsado por una continua expansión del mercado interno a partir de una mezcla de compañías de transporte y de bajo costo.

Desde 2011, el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente aumentó a una TCAC de 9.8%. Sin embargo, debido a limitaciones de capacidad en el Aeropuerto Existente, el tráfico de pasajeros puede crecer a una tasa ligeramente menor a la tasa de crecimiento histórica hasta que el Nuevo Aeropuerto inicie operaciones. Por ejemplo, mientras que se espera que el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente crezca a una TCAC de 4.3% entre 2016 y 2025 en un escenario sin restricciones, se espera que el tráfico de pasajeros proyectado en un escenario con restricciones crezca a una TCAC de 1.6%.

Un aumento de pasajeros por ATM en el largo plazo a un máximo de 135 pasajeros, a través del uso de aviones más grandes y mayores factores de carga puede maximizar la capacidad de las pistas del Aeropuerto Existente a aproximadamente 55 millones de pasajeros por año, en comparación con un pronóstico sin restricciones de 60.2 millones de pasajeros por año para 2025 y 117.4 millones de pasajeros por año para 2050. La siguiente tabla presenta el crecimiento de pasajeros proyectado entre 2015 y 2070, cuando se espera que el Nuevo Aeropuerto opera a su máxima capacidad.

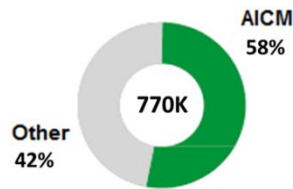
**Proyección de Pasajeros de Largo Plazo – Escenarios Con y Sin Restricciones**



### ***Tráfico de Mercancías***

En el año 2015, el Aeropuerto Existente atendió aproximadamente al 58% del tráfico total de carga de México de aproximadamente 770 mil toneladas y alberga 14 aerolíneas de carga que vuelan desde y hacia Europa, Norteamérica, Centroamérica y Sudamérica, Medio Oriente y Asia.

### Cargo en 2015 (toneladas)



### Capacidad

Debido a su limitado potencial de expansión como resultado de su ubicación en una zona densamente poblada, el Aeropuerto Existente enfrenta limitaciones importantes de capacidad.

Incluso con la infraestructura limitada del Aeropuerto Existente, se espera que el tráfico de pasajeros nacionales crezca a una TCAC restringida del 1.1% entre 2016 y 2025 y el tráfico internacional de pasajeros se espera que crezca a una TCAC de 2.4% durante ese periodo, de acuerdo con el Reporte de Tráfico Independiente. Esto se logra mediante el uso de aviones más grandes con mayores factores de carga por algunas compañías aéreas que operan en el Aeropuerto Existente, y un aumento en la frecuencia de los vuelos de compañías internacionales.

Con el fin de satisfacer el crecimiento previsto del tráfico de pasajeros del Aeropuerto Existente antes de la apertura del Nuevo Aeropuerto, la capacidad se puede optimizar aún más si las siguientes medidas se adoptan:

- limitación de la utilización de aeropuertos por aviones no comerciales;
- optimización de procesos relacionados con la llegada a y salida de puertas de embarque, y la utilización de pistas;
- implementación de nuevos procedimientos para despegues de aviones de turbohélice;
- uso del 100% de los espacios de aterrizaje disponibles en el horario de las 5 am y 11 pm;
- uso adicional de aeronaves de gran tamaño con mayor factor de ocupación; y
- reorientación de las operaciones *charter* a aeropuertos contiguos y vuelos regionales a Toluca.

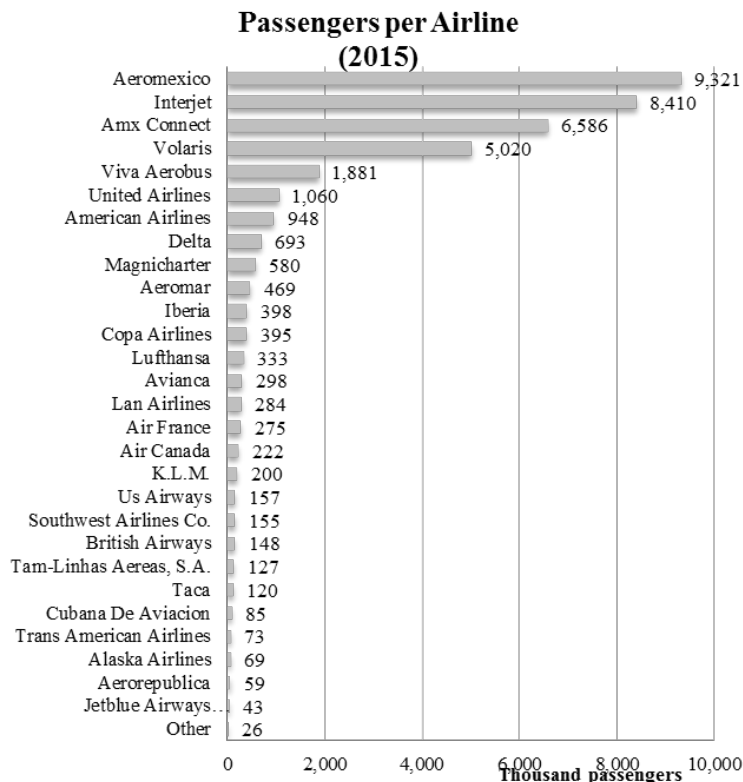
Sin embargo, debido a las limitaciones impuestas por las limitaciones físicas y geográficas en el Aeropuerto Existente, las medidas de optimización anteriores son consideradas remedios paliativos y de corto plazo que no servirán a las proyecciones de crecimiento a largo plazo en el volumen de tráfico de pasajeros en la Ciudad de México, lo que se espera que alcance 125 millones de pasajeros por año para el año 2065. El Nuevo Aeropuerto es una solución a largo plazo tanto para adaptarse al crecimiento esperado de pasajeros y atraer tráfico adicional debido al aumento de eficiencia. Consulte “El Proyecto de Desarrollo del Nuevo Aeropuerto”.

## Aerolíneas

El Aeropuerto Existente está designado como aeropuerto internacional con arreglo a la legislación mexicana, lo que indica que está equipado para recibir vuelos internacionales y tener instalaciones aduanales y de inmigración. El Aeropuerto Existente alberga 26 aerolíneas de pasajeros que conectan a la Ciudad de México y destinos nacionales e internacionales en América Latina, Norteamérica, Europa y Asia. El aeropuerto sirve como un centro de varias aerolíneas nacionales que incluyen Interjet, Volaris, Aeromar, Magnicharters y Aeroméxico, que recientemente firmaron un acuerdo con Delta Airlines, con el objetivo de crear una alianza más fuerte. La coinversión Aeroméxico-Delta recientemente obtuvo el visto bueno de la Comisión Federal de Competencia y está esperando la aprobación del gobierno de Estados Unidos. Además, al 30 de junio de 2016, 19 aerolíneas internacionales, incluidas las líneas aéreas con sede en Estados Unidos como American Airlines, Southwest, TxDK y United Air Lines, así como Air France, British Airways, Iberia, KLM, Lufthansa y operaban directamente o a través de acuerdos de código compartido en el Aeropuerto Existente. A principios de 2016, un avión A380, el avión más grande del mundo, operado por AirFrance aterrizó por primera vez en el Aeropuerto Existente.

Las aerolíneas que operan en el Aeropuerto Existente llegan a 107 destinos, incluyendo varias de las principales rutas internacionales como la Ciudad de México-Los Angeles, que, en 2015, estaba calificada entre las rutas internacionales más concurridas de México por número total de pasajeros de acuerdo con la Dirección General de Aeronáutica Civil. Las aerolíneas internacionales tales como United Airlines, American Airlines, Delta Airlines y Avianca Holdings vuelan varias veces al día desde las terminales del Aeropuerto Existente. Las aerolíneas como Iberia y Air France ofrecen vuelos transatlánticos desde la Ciudad de México a Madrid y París. Las líneas aéreas nacionales como Aeroméxico e Interjet operan la mayoría de las salidas a la mayor cantidad de destinos, incluyendo destinos en Centroamérica y Sudamérica y Asia.

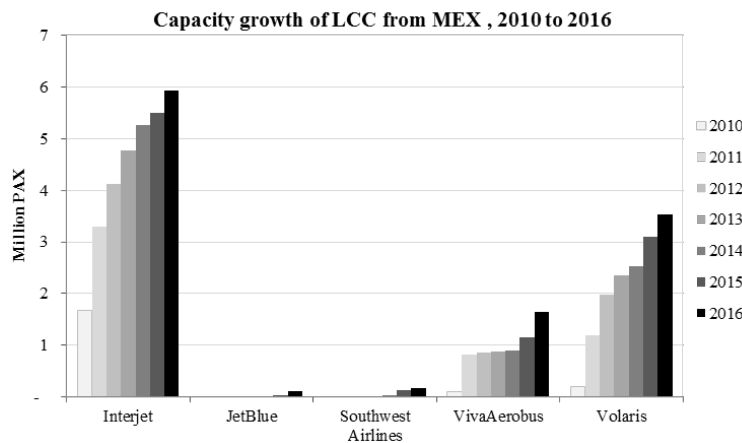
En 2015, diez aerolíneas fueron responsables de aproximadamente el 85.8% de los cargos de pasajeros cobrados en el Aeropuerto Existente, y para el transporte de aproximadamente el 91% 90.8% del tráfico total de pasajeros; las cinco principales aerolíneas transportaron aproximadamente el 81% del tráfico de pasajeros, mientras que las tres principales aerolíneas transportaron aproximadamente el 63% del tráfico total. La siguiente tabla establece la participación de mercado del tráfico de pasajeros por aerolíneas en el Aeropuerto Existente:





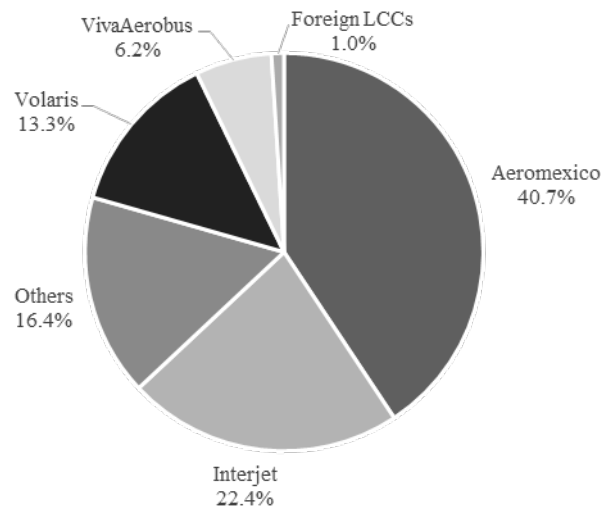
En 2015, Aeroméxico tenía aproximadamente el 41.4% de la participación en el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente, con otras 5 aerolíneas nacionales, Interjet, Volaris, VivaAerobus, Magnicharter y Aeromar que representan aproximadamente el 42.6% del tráfico de pasajeros.

De acuerdo con el Reporte de Tráfico Independiente, el crecimiento de las aerolíneas de bajo costo en el Aeropuerto Existente en años recientes ha sido extremadamente positivo y el nuevo Contrato de Transporte Aéreo abre nuevas oportunidades para aerolíneas tanto de México como de Estados Unidos para desarrollar comercialmente más servicios transfronterizos. La siguiente tabla muestra la capacidad de crecimiento de las aerolíneas de bajo costo que operan en el Aeropuerto Existente de 2010 a 2016:



El siguiente gráfico muestra la participación Aeroméxico, la aerolínea líder y las principales aerolíneas de bajo costo en el Aeropuerto Existente en términos de capacidad de 2016:

**Capacity share of the LCC at MEX airport in 2016**



## ***Competencia***

Hay cinco aeropuertos que dan servicio a la zona metropolitana de la Ciudad de México: el Aeropuerto Existente, el Aeropuerto Internacional de Toluca, el Aeropuerto Internacional de Cuernavaca, el Aeropuerto Internacional de Puebla y el Aeropuerto Internacional de Querétaro. En 2015, el Aeropuerto Existente era el aeropuerto principal en el grupo de los cinco, representando 95% de la capacidad nacional y 97% de la capacidad internacional en términos de asientos.

El Aeropuerto Existente compite con el Aeropuerto Internacional de Toluca, que se encuentra a 29.2 millas de la Ciudad de México y en gran medida opera con aerolíneas de bajo costo que atienden a pasajeros nacionales. Históricamente, el Aeropuerto Existente perdió algo de participación al Aeropuerto Internacional de Toluca ya que las aerolíneas de bajo costo desarrollaron servicios en éste último y también a través del colapso de Mexicana de Aviación. Sin embargo, desde 2008/2009, el Aeropuerto Existente ha estado creciendo fuertemente mientras que el Aeropuerto Internacional de Toluca perdió 71% de su tráfico de pasajeros. El Aeropuerto Existente también se beneficia de buenos enlaces en la red de autobuses más amplia que da servicio a la Ciudad de México, aunque el Aeropuerto Internacional de Toluca está más cerca de ciertas áreas de altos ingresos y negocios en el lado oeste de la Ciudad de México que el Aeropuerto Existente.

El Aeropuerto Existente también compite con los aeropuertos que están próximas a la Ciudad de México, como el Aeropuerto Internacional de Cuernavaca y el Aeropuerto Internacional de Puebla y el Aeropuerto Internacional de Querétaro, que se encuentra a 42.0 millas, 53.1 millas y 106.7 millas de la Ciudad de México, respectivamente, y otras formas de transporte (incluyendo el servicio de autobuses interestatales de distancia regular y larga). Actualmente, el Aeropuerto Internacional de Cuernavaca no ha programado servicios.

## ***Estacionalidad***

El negocio del Aeropuerto Existente está sujeto a fluctuaciones estacionales. En general, la demanda de viajes aéreos es típicamente mayor durante los meses de verano y durante la temporada de vacaciones de invierno, especialmente en los mercados internacionales, porque hay más viajes de placer durante esos periodos. Los resultados de operaciones del Aeropuerto Existente generalmente reflejan dicha estacionalidad, pero también se han visto afectados por numerosos factores que no son necesariamente de temporada, incluyendo condiciones económicas, problemas de seguridad y salud, guerras o amenazas de guerra, el clima, retrasos de control de tráfico aéreo y en general condiciones económicas. Como resultado de ello, los resultados de operación del Aeropuerto Existente para un periodo trimestral no son necesariamente indicativos de los resultados de operación durante todo un año, y los resultados de operación históricos no son necesariamente indicativos de los resultados de operación futuros.

## ***Seguridad***

La Dirección General de Aeronáutica Civil, la autoridad federal de México en materia de aviación, y la Oficina de Seguridad Pública, emitieron lineamientos para la seguridad de los aeropuertos en México. En el Aeropuerto Existente, los servicios de seguridad son proporcionados por compañías de seguridad independientes y por la Policía Federal. En los últimos años, el Aeropuerto Existente ha adoptado varias medidas para mejorar sus normas de seguridad, incluyendo el aumento de las responsabilidades de las empresas privadas de seguridad, la implementación, de conformidad con los reglamentos establecidos por la OACI, de la tomografía computarizada integrada y el sistema de detección de equipaje para vuelos internacionales y nacionales vuelos para detectar rastros de explosivos, la modernización de nuestros sistemas de revisión de equipaje de mano y equipo de seguridad, la implementación de estrictos procedimientos de control de acceso a las áreas restringidas del Aeropuerto Existente y la instalación de un sistema de control de circuito cerrado de televisión.

En respuesta a los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos, el Aeropuerto Existente ha tomado medidas adicionales para aumentar la seguridad. A petición de la Administración de Seguridad del Transporte de Estados Unidos, la Dirección General de Aviación Civil emitió directivas en octubre de 2001 estableciendo nuevas normas y procedimientos a ser implementados en nuestros aeropuertos. De conformidad con estas directivas, estas reglas y procedimientos tuvieron que ser implementados inmediatamente y por un período indefinido de tiempo.

Para cumplir con estas directivas, el Aeropuerto Existente refuerza la seguridad mediante:

- el aumento y mejoramiento de la capacitación en materia de seguridad del personal de los aeropuertos mexicanos,
- el aumento de la supervisión y las responsabilidades tanto del personal de seguridad del Aeropuerto Existentes como el personal de seguridad que opera en el Aeropuerto Existente,
- la emisión de nuevas credenciales de identificación para el personal del Aeropuerto Existente,
- el reforzamiento de control de diferentes áreas de acceso al Aeropuerto Existente, y
- el cambio físico de los puntos de acceso a muchas de las áreas restringidas en el Aeropuerto Existente.

Las aerolíneas también han contribuido a la seguridad mejorada en el Aeropuerto Existente, ya que han adoptado nuevos procedimientos y nuevas normas que emite la Dirección General de Aeronáutica Civil que son aplicables a las aerolíneas. Algunas medidas adoptadas por las aerolíneas incluyen el incremento de puntos de verificación de la identificación de pasajeros, la inspección de equipaje antes del *check-in* y el reforzamiento de controles sobre el acceso a los aviones por los proveedores de servicio (tales como los manipuladores de equipaje y proveedores de servicios de alimentos).

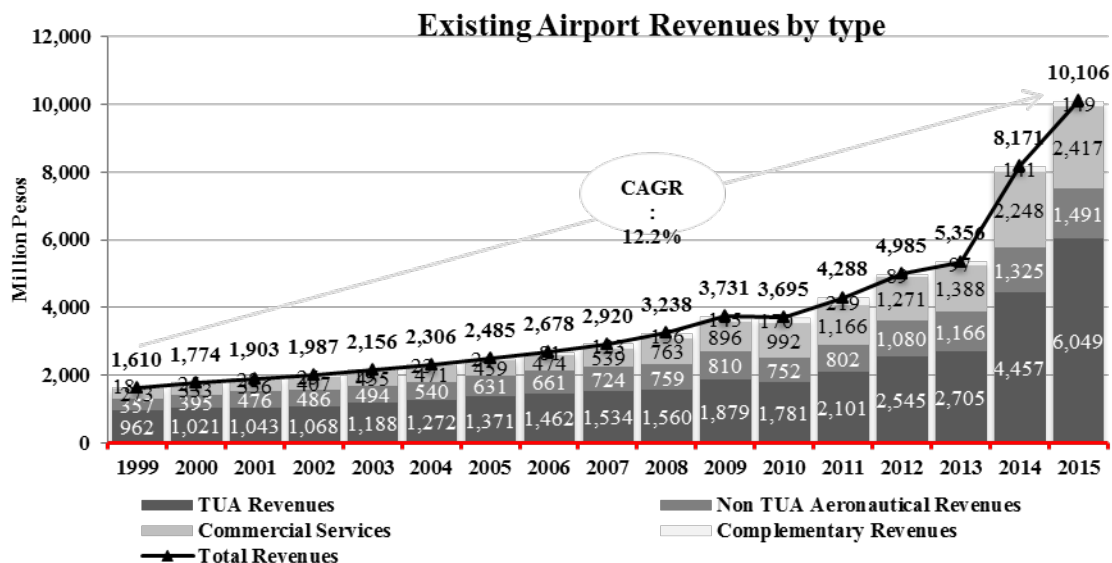
### **Seguros**

El Desarrollador Existente mantiene la siguiente cobertura de seguros para el Aeropuerto Existente:

- **seguro contra daños y pérdidas consecuenciales** que cubre todos los riesgos (incluido el terrorismo) de la pérdida o destrucción repentina directa accidental física de, o daños a, los bienes asegurados y la consiguiente pérdida de ingresos y/o aumento de costos de actividades de mantenimiento normal del negocio. Con una póliza independiente que cubre bienes específicos rentados, que proporciona cobertura sobre la base de las sumas aseguradas de propiedad individual;
- **seguro de responsabilidad civil**, incluida la responsabilidad civil de aviación, aviación de guerra/terrorismo, responsabilidad pública/de producto; responsabilidad civil con respecto al Aerotrén del Aeropuerto Existente; y la responsabilidad civil de construcción;
- **seguro de construcción todo riesgo (incluyendo terrorismo)**, hasta por el valor total de todos los proyectos de construcción;
- **seguro para todos los vehículos del aeropuerto**, incluyendo daños físicos y robo total, responsabilidad civil, gastos médicos y legales, y asistencia en carretera;
- **seguro de pérdida financiera e indemnización profesional**; y
- **seguro de responsabilidad de patrones.**

### **Principales Fuentes de Ingreso**

El Aeropuerto Existente está sujeto a regulación económica por la Ley de Aeropuertos de México y la Concesión del Aeropuerto Existente. El Aeropuerto Existente genera cuatro tipos principales de ingresos: los honorarios cobrados por servicios aeronáuticos, servicios complementarios, servicios comerciales y otros servicios (como el estacionamiento y el transporte terrestre). La Concesión del Aeropuerto Existente permite generalmente prestar estos servicios directamente o a través de terceros. El siguiente gráfico representa el total de ingresos por fuente en los últimos 25 años:



El Desarrollador Existente opera el Aeropuerto Existente de conformidad con una concesión otorgada por el gobierno mexicano, que le permite prestar una amplia gama de servicios de pasajeros. Desde 2013, el Desarrollador Existente tiene flujos de efectivo positivos y ha sido capaz de transmitir el exceso de los flujos de efectivo al gobierno federal mexicano, principalmente como resultado de dos acciones: primero, la modificación del Contrato de Prestación de Servicios entre el Desarrollador Existente y ASA el 30 de agosto de 2013, que consistían en pagos fijos a ASA de acuerdo con un calendario para los años 2013 hasta 2016 y subsecuentes, a Ps.1,331.2 millones pagaderos en plazos mensuales ajustados sobre una base mensual por la inflación acumulada desde diciembre de 2012, en comparación con un pago del 33% de los ingresos brutos totales del Aeropuerto Existente antes de dicha modificación; y segundo, la implementación del aumento extraordinario del 38.1% y del 74.3% en la Tarifa Nacional y la Tarifa Intemacional en el Aeropuerto Existente, respectivamente, a partir del 16 de enero de 2014. Desde entonces, otros ingresos generados por el Desarrollador Existente que no son otorgados en prenda al Fideicomiso de Garantía (incluyendo ingresos por servicios aeroportuarios, servicios complementarios y servicios comerciales) han sido suficientes para cubrir todos los gastos de operación y mantenimiento del Aeropuerto Existente. Estos incluyen servicios generales (excluyendo pagos a ASA), personal, materiales y gastos generales, así como inversión pública (CAPEX). El contrato de prestación de servicios actual con ASA establece que cualquier pago conforme a dicho contrato sería suspendido y aplazado si dicho pago pudiera poner en peligro la viabilidad financiera u operativa del Aeropuerto Existente. Sin embargo, los pagos conforme a este contrato han sido realizados en su totalidad desde 2013, antes de transferir el exceso de flujos de efectivo del Aeropuerto Existente al gobierno federal mexicano.

### **Servicios Aeronáuticos**

El Aeropuerto Existente cobra dos tipos de tarifas aeroportuarias:

- Los **cargos de pasajeros** se basan en el número de pasajeros de paga a bordo de una aeronave y se cobran con respecto a todos los pasajeros de paga que salen en vuelos nacionales e intemacionales. No hay ningún cargo para los miembros de la tripulación que trabajan en los vuelos, los niños menores de dos años de edad, los diplomáticos extranjeros y los pasajeros en tránsito en vuelos de conexión. Consulte “Cargos de Pasajeros y Cobro de Cargos de Pasajeros”.
- Los **cargos de aterrizaje de aeronaves, cuotas de estacionamiento, cargos por pasillo telescópio y cargos de seguridad** se cobran a los transportistas por el uso de las instalaciones del Aeropuerto Existente por sus aeronaves y pasajeros. Por la llegada de cada avión, se cobra una cuota de aterrizaje que se basa en el promedio del peso máximo de despegue del avión y el peso del avión sin combustible. Las cuotas por estacionamiento de aeronaves también se cobran y se basan en el tiempo que la aeronave está en la puerta de embarque o en el estacionamiento de un aeropuerto. Las cuotas de

estacionamiento en nuestros aeropuertos varían en función del momento del día en que se presta el servicio correspondiente (mayores tarifas durante los periodos pico en algunos de nuestros aeropuertos). Las cuotas por estacionamiento de aeronaves se aplican todo el tiempo que la aeronave está en las plataformas del Aeropuerto Existente. También se aplican a las aerolíneas cargos por la conexión de sus aviones a las terminales del Aeropuerto Existente a través de un pasillo telescópico. El Aeropuerto Existente también impone un cargo de seguridad del aeropuerto, que se cobra a cada aerolínea con base en el número de sus pasajeros de salida.

### ***Servicios Complementarios***

El Aeropuerto Existente obtiene ingresos de las tarifas de acceso cobradas a terceros proveedores de servicios complementarios, incluyendo el registro, clasificación y manejo de equipaje, mantenimiento de aeronaves en sus puertas, limpieza de aeronaves, manejo de carga, servicios de alimentos en aviones y asistencia en el abordaje y desembarque. Bajo la normatividad actual, estos servicios pueden ser proporcionados por el Aeropuerto Existente de conformidad con la concesión, o por un transportista o un tercero contratado por el Aeropuerto Existente o el transportista. Por lo general, estos servicios se proporcionan en el Aeropuerto Existente por parte de terceros, a los que se les cobra una tarifa de acceso con base a un porcentaje de los ingresos que ganan. De conformidad con la Ley de Aeropuertos de México, se requiere que los proveedores terceros de servicios complementarios celebren contratos con el concesionario en cada aeropuerto, en este caso el Aeropuerto Existente.

Consorcio Aeroméxico, la controladora de Aeroméxico, es propietaria de Administradora Especializada en Negocios, S.A. de C.V., o Administradora Especializada, la sucesora de Servicios de Apoyo en Tierra, una sociedad que presta servicios complementarios, como el manejo de equipaje a varios transportistas en aeropuertos en todo México, incluyendo el Aeropuerto Existente.

### ***Servicios Comerciales***

El Aeropuerto Existente en general genera una parte significativa de sus ingresos por actividades comerciales, incluyendo el arrendamiento de espacio a comercios, restaurantes, aerolíneas y otros arrendatarios comerciales. Tales actividades son dependientes de tráfico de pasajeros, el nivel de gasto de los pasajeros y el diseño de la terminal, entre otros factores. Los ingresos por servicios comerciales también dependen del porcentaje de tráfico representado por pasajeros internacionales debido a los ingresos generados por las tiendas libres de impuestos (*duty-free*).

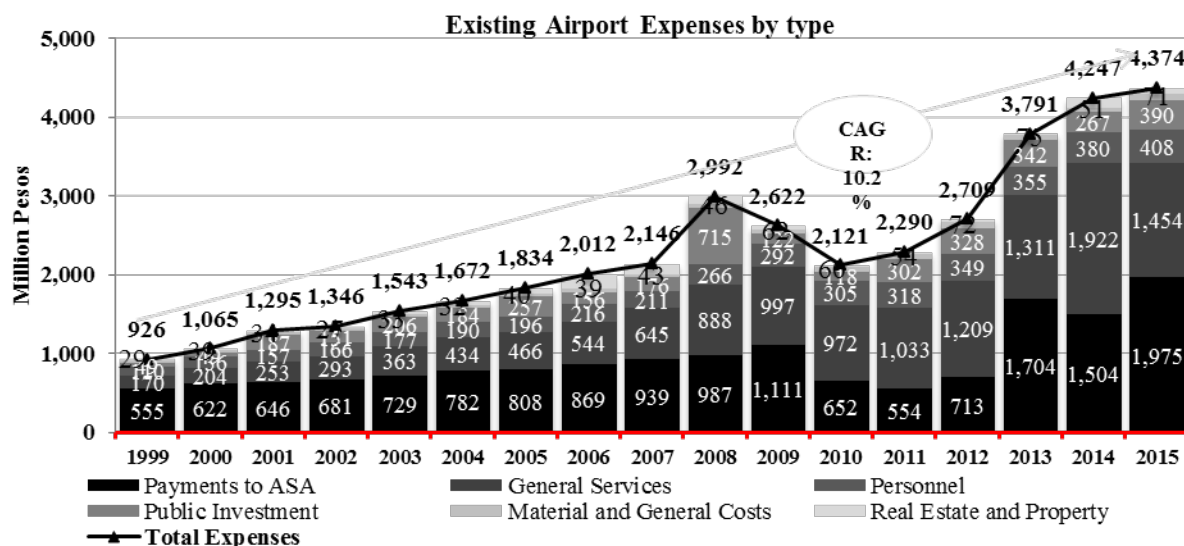
### ***Otros Servicios***

El Aeropuerto Existente también ofrece otros servicios, como el estacionamiento de automóviles y el transporte terrestre y servicios de seguridad de los aeropuertos.

El Aeropuerto Existente cuenta con más de 6,517 plazas de estacionamiento público por las que cobra cuotas de estacionamiento. Los ingresos por estacionamiento en el Aeropuerto Existente no están regulados en la actualidad, pero podrían llegar a ser regulados si la Comisión Federal de Competencia determina que no existen alternativas de la competencia. El Aeropuerto Existente además cobra ingresos procedentes de diferentes operadores de vehículos comerciales, incluidos los operadores de taxis y autobuses. Los ingresos del Aeropuerto Existente de proveedores permanentes de servicios de transporte terrestre, tales como tarifas de acceso cobradas a los taxis, son actividades reguladas, mientras que los ingresos del Aeropuerto Existente de los proveedores no permanentes de servicios de transporte terrestre, tales como tarifas de acceso a autobuses, no son ingresos regulados.

## Gastos y Gastos de Capital

El Aeropuerto Existente tiene seis tipos principales de gastos en efectivo: los pagos a ASA conforme al Contrato de Prestación de Servicios entre el Desarrollador Existente y ASA, servicios generales, servicios personales, costos materiales y gastos generales, bienes muebles e inmuebles, y la inversión pública. La tabla siguiente presenta los gastos totales en efectivo por fuente de los últimos 17 años:



- (1) Durante 2008 "Inversión Pública" incluye gastos extraordinarios relacionados con la construcción y el inicio de operaciones de la Terminal 2.  
 (2) De 2010 a 2012, la indemnización conforme al contrato entre el Desarrollador Existente y ASA, equivalente en ese momento al 33% de los ingresos brutos procedentes del AICM no fue pagada en su totalidad y AICM registró cantidades no pagadas a ASA para un total de Ps.2,032,888,822.59. El 28 de junio de 2013 se firmó entre ASA y el AICM un Convenio de Reconocimiento de Adeudo y Forma de Pago mediante el cual el AICM reconoce sus obligaciones de pagar las cantidades adeudadas a ASA, que fueron pagadas en su totalidad en el periodo entre 2013 y 2015. Los pagos a ASA mostrados en la tabla anterior para los años 2013 a 2015 incluyen la devolución de dichas cantidades adeudadas.  
 Fuente: Desarrollador Existente.

### Contrato entre ASA y el Desarrollador Existente

El Desarrollador Existente opera plenamente y gestiona el Aeropuerto Existente con sus propios recursos. Sin embargo, desde 1998, el Desarrollador Existente ha contratado a ASA, una dependencia gubernamental mexicana, para actuar como un asesor especial para la prestación de servicios operativos y de administración. El 30 de agosto de 2013, ASA y el Desarrollador Existente acordaron modificar el contrato de prestación de servicios de ASA tal que la indemnización correspondiente a ASA por la prestación de servicios se establece en función de un programa para los años de 2013 a 2016 y, posteriormente, se fijaría a una tasa fija anual de Ps.1,331.2 millones a pagar en cuotas mensuales, ajustada mensualmente a una inflación acumulada a diciembre de 2012. El contrato de prestación de servicios modificado establece que el calendario de pagos y el ajuste por inflación se aplazarán si el pago de dichas cantidades pudiera poner en peligro la viabilidad financiera u operativa del Aeropuerto Existente.

Durante 2015, los pagos a ASA (incluyendo el pago de obligaciones anteriores) representaron el 45.2% del total de gastos en efectivo del Aeropuerto Existente.

### ***Servicios Generales***

El Aeropuerto Existente requiere una amplia gama de servicios para su buen funcionamiento. Históricamente, los servicios generales representaron la mayor parte de los gastos totales del Aeropuerto Existente, excluyendo los pagos conforme al contrato de prestación de servicios entre ASA y el Desarrollador Existente. Los gastos de servicios generales incluyen:

- Servicios administrativos prestados al Desarrollador Existente por su afiliada Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México S. A. de C.V., una subsidiaria del Nuevo Desarrollador;
- Servicios básicos, incluidos los servicios postales, servicios de teléfono y celular, electricidad, gas y suministro de agua, servicio de radiolocalización y servicio de señales analógicas;
- Arrendamiento de edificios, maquinaria, equipo, equipo de cómputo y otros;
- Servicios profesionales, científicos, técnicos y otros servicios de asesoramiento y consultoría, incluyendo servicios de capacitación y computación informática;
- Servicios financieros, bancarios y comerciales, incluidos los servicios de seguros y pago de derechos, fletes, patentes, entre otros;
- La instalación, reparación y mantenimiento de equipos de cómputo, vehículos y otros activos necesarios para la operación del Aeropuerto Existente; y
- Otros servicios generales, tales como publicidad, medios de comunicación social, servicios oficiales, servicios de transferencia, entre otros.

### ***Personal***

El Aeropuerto Existente incurre en costos relacionados con su equipo de personal y el resto del personal que participa en la administración y operación del Aeropuerto Existente. Dichos gastos incluyen, entre otros, la remuneración al personal permanente y eventual, remuneraciones especiales y pagos por despido, seguridad social y prestaciones laborales sociales y económicas.

### ***Inversión Pública (CAPEX)***

Esta categoría está relacionada con el mantenimiento del Aeropuerto Existente e incluye la inversión en obras públicas necesarias para mantener el Aeropuerto Existente en condiciones de funcionamiento adecuadas y de conformidad con las normas nacionales e internacionales.

### ***Inmuebles y Bienes***

El Aeropuerto Existente también incurre en costos relacionados con el mantenimiento y la adquisición de maquinaria y activos relacionados con sus operaciones. Los principales subcategorías de este tipo de gastos son maquinaria y herramientas de administración, herramientas educativas, bienes inmuebles y otros activos, maquinaria y herramientas.

### ***Costos de Material y Generales***

Esta categoría de gastos incluye gastos relacionados con materiales de construcción en general, herramientas y uniformes para el personal del Aeropuerto Existente, el combustible y aditivos para vehículos oficiales, herramientas y piezas de repuesto menores, materias primas, equipos de administración, equipos para la emisión de documentos oficiales, entre otros.

## Descripción del Desarrollador Existente

El Desarrollador Existente es una subsidiaria directa del Nuevo Desarrollador, una entidad de participación estatal mayoritaria con personalidad y patrimonio propios. Consulte “El Nuevo Aeropuerto—Descripción del Nuevo Desarrollador”. El Desarrollador Existente inició operaciones formales el 1 de noviembre de 1998, la fecha en que se otorgó la Concesión del Aeropuerto Existente. El Desarrollador Existente opera y administra completamente el Aeropuerto Existente.

La administración del Desarrollador Existente se compone de las siguientes áreas:

- **Dirección General**, que se subdivide en las áreas de Operaciones, Servicios Comerciales, Administrativa y Legal;
- **Dirección General Adjunta de Administración**, incluyendo un administrador auxiliar responsable de cada terminal; y
- **Dirección General Adjunta de Coordinación Corporativa**, incluyendo comunicación social y administración del salón oficial en el Aeropuerto Existente.

El Desarrollador Existente contrató 1,183 empleados directos al 30 de junio de 2016, en comparación con los 1,140 al 30 de junio de 2015 y 1,128 al 31 de diciembre de 2014.

## Consejo de Administración

La siguiente tabla muestra los miembros actuales del Consejo de Administración del Desarrollador Existentes, sus respectivas posiciones y su afiliación dentro del gobierno mexicano:

<b>Nombre</b>	<b>Suplente</b>	<b>Afiliación</b>
Gerardo Ruiz Esparza	Yuriria Mascott Pérez	SCT
Roberto Kobeh González	Rubén Campos Mora	SENEAM
Miguel Peláez Lira	Vacante	SCT
Alfonso Sarabia de la Garza	Oscar Chanona García	Aeropuertos y Servicios Auxiliares
Alejandro Sibaja Ríos	Fernando López Moreno	Secretaría de Hacienda y Crédito Público
María de Rocío Ruiz Chávez	Elsa Regina Ayala Gómez	Secretaría de Economía
Vacante	Victor Manuel Vargas Ramírez	Secretaría de Gobernación
Vacante	José Ángel Díaz Rebolledo	Secretaría de Turismo
Rodrigo Ramírez Reyes	José Armando Ruíz Massieu	SCT
Federico Patiño Márquez	Aguirre	
	Ricardo Dueñas Espriu	Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.
Vacante	Francisco Loera Aguilar	SCT

La siguiente es información biográfica de cada uno de los miembros del Consejo de Administración del Desarrollador Existente:

*Gerardo Ruiz Esparza* ha sido el Secretario de Comunicaciones y Transportes desde 2012, previamente fue el Secretario de Comunicaciones y Transportes para el Estado de México. Es licenciado en derecho por la Universidad Nacional Autónoma de México. Se ha desempeñado como Subdirector Jurídico de la Dirección de Deuda Pública y de la Dirección de Política Financiera de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; Secretario General del Gobierno del Estado de México; Director Jurídico del Instituto Mexicano del Seguro Social y de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

*Roberto Kobeh González* ha sido miembro del Consejo desde 2015. Es el Director General de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano de la SCT.



*Miguel Pelaez Lira* ha sido miembro del Consejo desde 2016. Es el Director General de Aeronáutica Civil de la DGAC.

*Alfonso Sarabia de la Garza* ha sido miembro del Consejo desde 2014. Es el Director General en ASA desde 2014. El Sr. Sarabia es licenciado en Administración de Negocios de la Universidad Tecnológica de México.

*Alejandro Sibaja Rios* ha sido miembro del consejo desde 2013. Es el Director General de Programación y Presupuesto “B” en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público desde septiembre de 2014. El Sr. Sibaja es licenciado en acturía por la Universidad Nacional Autónoma de México y una Maestría en Administración y Políticas Públicas por IEXE-Escuela de Políticas Públicas. Ha prestado sus servicios en Nacional Financiera S.N.C. y en la SCT.

*María del Rocío Ruiz Chávez* ha sido miembro del Consejo desde 2014. Es Subsecretaria de Competitividad y Normatividad en la Secretaría de Economía.

*Rodrigo Ramírez Reyes* ha sido miembro del Consejo desde 2012. Es el Oficial Mayor del Ramo en la SCT.

*Federico Patiño Márquez* ha sido miembro del consejo desde 2015. Es el Director General del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. desde 2015. El Sr. Patiño tiene estudios en derecho por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Se ha desempeñado como Director de Banca de Inversión y Financiamiento Corporativo en el Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) y en diversos puestos en Nacional Financiera, S. N. C., Institución de Banca de Desarrollo (NAFIN).

*Yuriria Mascott Pérez* ha sido miembro suplente del consejo desde 2014. La Sra. Mascott ha sido Subsecretaria de Comunicaciones y Transportes desde 2014. La Sra. Mascott es licenciada en derecho por la Universidad Panamericana. Se ha desempeñado como Director del Servicio Postal Mexicano y como consultor para Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

*Rubén Campos Mora* ha sido miembro del Consejo desde 2015. Es el Director General Adjunto de Finanzas en SENEAM.

*Oscar Chanona García* ha sido miembro del Consejo desde 2015. Es el Director de Asuntos Jurídicos de ASA.

*Fernando López Moreno* ha sido miembro del Consejo desde 2015. Es el Director General Adjunto de Programación y Presupuesto de Desarrollo Social, Trabajo, Economía y Comunicaciones en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

*Elsa Regina Ayala Gómez* ha sido miembro del Consejo desde 2010. Es la Directora General de Normatividad Mercantil de la Subsecretaría de Competitividad y Normatividad de la Secretaría de Economía.

*Victor Manuel Vargas Ramírez* ha sido miembro del Consejo desde 2014. Es el Delegado Federal en la Ciudad de México para el Instituto Nacional de Migración de la Secretaría de Gobernación.

*José Angel Díaz Rebolledo* ha sido miembro del Consejo desde 2015. Es el Director General de Gestión de Destinos de la Secretaría de Turismo.

*José Armando Ruiz Massieu Aguirre* ha sido miembro del Consejo desde 2012. Es el Director General de Programación, Organización y Presupuesto de la SCT.

*Ricardo Dueñas Espriu* ha sido miembro del Consejo desde 2015. Es el Director Financiero del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.

*Francisco Loera Aguilar* ha sido miembro del Consejo desde 2014. Es el Director General Adjunto Normativo de la Unidad de Asuntos Jurídicos de la SCT.

De conformidad con la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, no existirá un posible conflicto de intereses entre los deberes de los miembros del Consejo de Administración de una entidad pública y sus intereses privados, con el fin de ser elegible para ser designado como miembro del Consejo de Administración.

El domicilio comercial de los consejeros del Desarrollador Existente es Avenía Capitán Carlos León S/N. Puerta E2, Tercer Piso, Colonia Peñón de los Baños, Venustiano Carranza, Código Postal 15620, Ciudad de México, México.

### **Funcionarios Clave**

El Director General del Desarrollador Existente es nombrado por el Consejo de Administración y desempeña su cargo a su discreción. Los actuales funcionarios clave del Desarrollador Existente son los siguientes:

<u>Nombre</u>	<u>Cargo</u>	<u>Año Nombrado</u>
Alexandro Argudín Le Roy	Director General	2014
Victor Manuel Muñoz de Cote Navarro	Director de Administración	2014
Sergio Saavedra Arrellano	Director Jurídico	2014
Carlos Hugo Álvarez Luna	Director Comercial	2014
Armando Subirats Simón	Director de Operaciones	2014

La siguiente es información biográfica seleccionada de cada uno de los funcionarios principales del Desarrollador Existente:

*Alexandro Argudín Le Roy* ha sido el Director General del Desarrollador Existente desde 2014. El Sr. Argudín tiene el título de Técnico en Administración de Empresas Turísticas del Centro de Estudios Tecnológicos Internacional de Turismo. Ha prestado sus servicios en la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Comisión Federal de Electricidad, la Secretaría de Relaciones Exteriores, la Secretaría de Energía y Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

*Victor Manuel Muñoz de Cote Navarro* ha sido el Director de Administración del Desarrollador Existente desde 2014. El Lic. Muñoz es licenciado en contabilidad de la Universidad la Salle. Ha prestado sus servicios en la Secretaría de Economía, FONACOT (Fondo de Fomento y Garantía al Consumo de los Trabajadores), la Secretaría de Relaciones Exteriores, FONATUR (Fondo Nacional de Fomento al Turismo) y Teléfonos de México, S.A. de C.V.

*Sergio Saavedra Arrellano* ha sido el Director Jurídico del Desarrollador Existente desde 2014. Es licenciado en derecho por la Universidad Nacional Autónoma de México. Ha prestado sus servicios en la Comisión Federal de Electricidad, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, la Secretaría de Turismo, y el Instituto Mexicano del Seguro Social.

*Carlos Hugo Álvarez Luna* ha sido el Director Comercial del Desarrollador Existente desde 2014. El Lic. Álvarez tiene una licenciatura en relaciones exteriores de la Universidad Nacional Autónoma de México. Ha prestado sus servicios en el Instituto Mexicano de Comercio Exterior, en la Presidencia de la República y en Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

*Armando Subirats Simón* ha sido el Director de Operaciones del Desarrollador Existente desde 2014. Tiene una licenciatura en ingeniería de la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica del I.P.N. Ha prestado sus servicios en la Dirección General de Aeronáutica Civil, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, el Instituto Nacional de Combate a las Drogas, el Aeropuerto de Cancún, el Aeropuerto de Acapulco y el Aeropuerto de Manzanillo.

## Accionistas

La SCT es propietaria del 0.01% de las acciones del Desarrollador Existente y el Nuevo Desarrollador es titular del 99.99% de las acciones del Desarrollador Existente. La siguiente tabla muestra información relativa a la estructura de propiedad de las acciones del Desarrollador Existente al 30 de junio de 2016:

<u>Accionistas</u>	<u>Número de Acciones Comunes</u>	<u>Porcentaje de Acciones Comunes</u>
Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. ....	105,244,179	99.999%
SCT .....	1	0.0001%
<b>Total</b> .....	<b>105,244,180</b>	<b>100.0%</b>

Fuente: Desarrollador Existente

## Descripción de la Concesión del Aeropuerto Existente

El 29 de junio de 1998, el gobierno mexicano otorgó la Concesión del Aeropuerto Existente al Desarrollador Existente, lo que le permite administrar y operar el Aeropuerto Existente y sus bienes inmuebles del 1 de noviembre de 1998 al 1 de noviembre de 2048 (la “Concesión del Aeropuerto Existente”).

Con el fin de mantener la Concesión del Aeropuerto Existente, será necesario que el Desarrollador Existente cumpla con todas las normas regulatorias aplicables a los concesionarios. Creemos que el Aeropuerto Existente está cumpliendo actualmente con los principales requerimientos de la Concesión del Aeropuerto Existente. Consulte “El Marco Regulatorio Mexicano—Ámbito de las Concesiones y Obligaciones de Cada Desarrollador” para mayor información sobre el alcance de la Concesión del Aeropuerto Existente, los servicios prestados por el Aeropuerto Existente y las obligaciones aplicables al Desarrollador Existente de conformidad con la Concesión del Aeropuerto Existente.

## Plan Maestro de Desarrollo

En junio de 2011, la SCT aprobó el plan maestro de desarrollo actual del Aeropuerto Existente para 2012-2016. Este plan está vigente del 1 de enero de 2012 al 31 de diciembre de 2016. La preparación del plan maestro de desarrollo para los siguientes cinco años del Aeropuerto Existente está en proceso.

La siguiente tabla muestra las inversiones comprometidas del Aeropuerto Existente para la parte regulada de su negocio de acuerdo con los términos de nuestro plan maestro de desarrollo actual para el periodo presentado. A pesar de que el Desarrollador Existente se ha comprometido a invertir las cantidades indicadas en la tabla, estas cantidades podrían resultar mayores o menores dependiendo del costo de cada proyecto.

## Inversiones Comprometidas Conforme al Plan Maestro de Desarrollo de 2012-2016

<u>Año Terminado el 31 de diciembre de</u>				
<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>
(en millones de pesos)				
486.35	311.4	281.4	249.4	267.4

Fuente: Desarrollador Existente

Consulte “El Marco Regulatorio Mexicano—Ámbito de las Concesiones y Obligaciones de Cada Desarrollador—Planes Maestros de Desarrollo”.

## EL NUEVO AEROPUERTO

### Generalidades

En septiembre de 2014, el presidente Enrique Peña Nieto anunció el desarrollo y la construcción de un nuevo aeropuerto internacional en la Ciudad de México diseñado para satisfacer las demandas proyectadas a largo plazo de los viajes aéreos en la Ciudad de México y poner remedio a las limitaciones actuales de capacidad en el Aeropuerto Existente. El 22 de septiembre de 2014, la concesión de 50 años para construir, desarrollar, operar, administrar y explotar el Nuevo Aeropuerto fue otorgada al Nuevo Desarrollador, Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., una entidad de participación estatal mayoritaria constituida y existente de conformidad con las leyes de México, de propiedad absoluta de la SCT.

El Nuevo Aeropuerto se ubicará en un sitio de aproximadamente 4,431 hectáreas en los municipios de Atenco, Ecatepec de Morelos y Texcoco, en el Estado de México, aproximadamente a 7.1 millas del centro de la Ciudad de México y sólo a 3.1 millas del noreste del Aeropuerto Existente. Se espera que el Nuevo Aeropuerto sea conectado con la región circundante por varios enlaces, incluyendo una línea de metro, un carril de autobús dedicado, una terminal de autobús y carreteras de acceso a las principales autopistas.



Se espera que el Nuevo Aeropuerto sea uno de los más grandes de América Latina en términos de tráfico de pasajeros y un importante centro regional. Se espera que el Nuevo Aeropuerto tenga una capacidad inicial de aproximadamente 57 millones de pasajeros anuales durante su fase inicial de operaciones, y aumente progresivamente hasta alcanzar 125 millones de pasajeros anuales para el año 2065. En su apertura, que se espera que ocurra en octubre de 2020, simultáneamente con el cierre del Aeropuerto Existente, se espera que el Nuevo Aeropuerto esté compuesto por una única terminal con tres pistas simultáneas y 108 puertas de embarque, y se amplíe para alcanzar su capacidad máxima de seis pistas simultáneas triples y 191 puertas de embarque para 2065.

Un consorcio formado por los arquitectos reconocidos Norman Foster (Foster + Partners) y Fernando Romero (FR-EE) desarrolló el diseño arquitectónico del “Plano Terrestre” del Nuevo Aeropuerto, que está inspirado en el escudo nacional de México, al tiempo que proporciona una experiencia atractiva y eficiente de pasajeros. El plan de construcción para el “Plano Aéreo”, que incluye las pistas, pistas de rodaje, plataformas e instalaciones de soporte fue diseñado por NACO (Netherlands Airport Consultants), un proveedor global reconocido de servicios de planeación, diseño e ingeniería de aeropuertos, con la participación en el desarrollo de más de 550 aeropuertos en todo el mundo. El programa de construcción y presupuesto para el Nuevo Aeropuerto, incluyendo las obras de activación y complementarias, fueron preparados por el director del proyecto Parsons Corporation y se estima en hasta US\$13.3 mil millones, de los cuales aproximadamente el 60% será aportado por el gobierno mexicano a través del uso de los fondos públicos, y se espera que aproximadamente el 40% sea financiado por deuda bancaria, incluyendo el Contrato de Crédito y la oferta de valores de deuda en los mercados de capitales nacionales e internacionales, incluyendo las Notas. Con el fin de minimizar el impacto del Proyecto sobre las finanzas públicas del gobierno mexicano, el financiamiento privado para el Nuevo Aeropuerto está diseñado como un financiamiento estructurado y está respaldado por el Aeropuerto Existente y los cargos de pasajeros futuros del Nuevo Aeropuerto, que se han cedidos de manera irrevocable al Fideicomiso de Garantía. Consulte “Estructura de Financiamiento y Garantía—Estructura de Amortización y Garantía—Plan General de Financiamiento”.

## Descripción del Proyecto

El Nuevo Aeropuerto constituye uno de los proyectos aeroportuarios más innovadores en todo el mundo. Está diseñado para ser el aeropuerto más sostenible en el mundo y el primero con una certificación LEED (Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental). La estructura de la terminal está diseñada para captar la energía solar, recolectar agua de lluvia, dar sombra y luz natural directa, cumpliendo con altos estándares térmicos y acústicos. Para una gran parte del año, el edificio mantendrá temperaturas confortables con poca o ninguna adición de calefacción o enfriamiento artificial. En su fase inicial, el Nuevo Aeropuerto tendrá un único edificio terminal diseñado para minimizar los costos y maximizar la experiencia, asegurando cortas distancias a pie y pocos cambios de nivel, sin la necesidad de utilizar trenes o túneles internos. Además, el edificio terminal se construirá sobre una balsa gigante, como una estructura flotante, diseñada para protegerlo de terremotos y otros temblores causados por el volcán Popocatepetl.

Se espera que la construcción del Nuevo Aeropuerto sea en dos fases. Se espera que la primera fase tome aproximadamente seis años y consiste en la construcción de una terminal inicial. Tras la finalización de la fase inicial, se espera que el Nuevo Aeropuerto esté en pleno funcionamiento y funcionará como el único aeropuerto de la Ciudad de México después de una transición inmediata desde el Aeropuerto Existente. La segunda fase de la construcción va a ampliar la capacidad del Nuevo Aeropuerto durante los siguientes 45 años, momento en el cual se espera que el Nuevo Aeropuerto opere a su máximo potencial.

Además, el desarrollo de la fase inicial del Nuevo Aeropuerto requiere la realización de cuatro etapas:

- Desarrollo de estudios, planeación y diseño,
- Construcción,
- Periodo de prueba y obtención de certificaciones, y
- Inicio de operaciones.

Las obras de construcción se asignarán en 21 paquetes de licitación que se otorgarán a empresas de construcción después de procesos de licitación pública. El primer conjunto de paquetes está relacionado con trabajos preliminares de construcción, el segundo conjunto es para la construcción de la infraestructura de los servicios principales y la tercera y última es para la construcción de edificios y estaciones en relación con la operación del Nuevo Aeropuerto. Las licitaciones públicas para la concesión de la primera serie de paquetes de construcción se encuentran actualmente en proceso.

Al 30 de junio de 2016, el Nuevo Desarrollador ha contratado a los siguientes asesores:

- Parsons Corporation, administrador del proyecto;
- ARUP Group Limited, para el desarrollo del Plan Maestro de construcción;
- Un consorcio formado por Foster + Partners y FR-EE, como arquitectos maestros responsables de los documentos de construcción para el desarrollo “Plano Terrestre”;
- NACO (Netherlands Airport Consultants); responsable de los documentos de construcción para el desarrollo de “Plano Aéreo”, que incluye, pistas, calles de rodaje, plataformas e instalaciones de apoyo; y
- BCG, es el desarrollador del plan de negocios.

## Instalaciones

Las instalaciones del Nuevo Aeropuerto están situadas en un terreno de 4,431 hectáreas e incluirá un terminal, con un tamaño preliminar de 734,000 metros cuadrados. El Nuevo Aeropuerto tendrá 108 puertas después de su primera fase de construcción, que se ampliarán a 191 puertas cuando se alcance el máximo desarrollo del Nuevo Aeropuerto, un aumento del 218.3% más de las 60 puertas de embarque del Aeropuerto Existente. La mayoría de las puertas serán accesibles por pasillo telescópico.

El Nuevo Aeropuerto contará con tres pistas simultáneas triples durante su fase inicial de operaciones. Una vez completado, el aeropuerto incluirá seis pistas simultáneas triples, un aumento del 200% del número de Pistas del Aeropuerto Existente.

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

	<u>Aeropuerto Existente</u>	<u>Nuevo Aeropuerto – Primera Fase*</u>	<u>Nuevo Aeropuerto Completamente Desarrollado**</u>
	(al 31 de diciembre de 2015)	(información proyectada; % de cambio contra Aeropuerto Existente)	(información proyectada; % de cambio contra Aeropuerto Existente)
Pasajeros por año .....	38,433,012	57,000,000 (48% )	125,000,000 (225% )
ATMs por hora .....	62	144	175
ATMs por año .....	380,000	855,000	956,441
Pistas.....	2 (no simultáneas)	3 (simultáneas triples) (50%)	6 (simultáneas triples) (200%)
Puertas de embarque .....	60	108 (80.0%)	191 (218.3% )
Terreno total (hectáreas) .....	769	4,431 (476%)	4,431 (476%)
Edificio terminal (m <sup>2</sup> ) .....	581,953	743,000 (28%)	Sujeto a los planes de desarrollo

\* Se espera que se complete para 2020.

\*\* Se espera que se complete para 2065.

Fuente: Desarrollador Existente.

## Sostenibilidad Ambiental

La Resolución de Evaluación de Impacto Ambiental para el Nuevo Aeropuerto se obtuvo al 28 de noviembre de 2014. El proyecto de construcción del Nuevo Aeropuerto se encuentra en cumplimiento con los objetivos de los Principios del Ecuador y las directrices de las Normas de Desempeño del IFC. El proyecto incluye el rescate y la reforestación de las áreas circundantes, la reducción de efectos sonoros. De acuerdo con el proyecto, el Nuevo Aeropuerto se convertirá en el primer aeropuerto fuera de Europa con una huella de carbono neutral y asegurará el uso eficiente de agua a través de acciones de eficiencia y procesos de tratamiento.

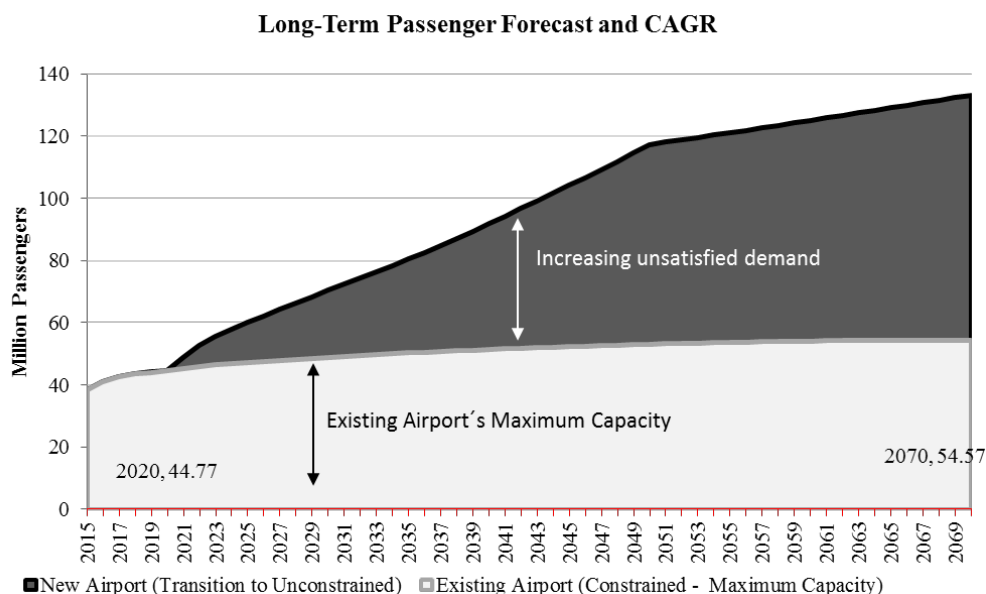
## Capacidad Esperada

Durante su primera fase de operaciones, se espera que el Nuevo Aeropuerto tenga una capacidad teórica de 144 ATMs por hora, o 855,000 ATMs por año, permitiéndole dar cabida a 57 millones de pasajeros al año, en comparación con la capacidad actual del Aeropuerto Existente de 62 ATMs por hora o aproximadamente 380,000 ATMs anuales, lo que equivale a aproximadamente 38.4 millones de pasajeros por año.

Después de la terminación, se espera que el Nuevo Aeropuerto alcance una capacidad máxima teórica de 175 ATMs por hora, o 956,441 ATMs por año, permitiéndole dar cabida a 125 millones de pasajeros al año. La capacidad teórica es determinada por el Consultor de Tráfico Independiente considerando el rendimiento máximo por hora de cada tipo de *stand* en el aeropuerto (por ejemplo, contacto o remoto), suponiendo un tiempo de respuesta eficiente para los aviones más grandes capaces de utilizar el *stand*.

### Tráfico de Pasajeros Proyectado

De acuerdo con las proyecciones incluidas en el Reporte de Tráfico Independiente, una vez que la primera fase de la construcción del Nuevo Aeropuerto se haya completado y el Nuevo Aeropuerto se encuentre en funcionamiento, el tráfico de pasajeros de la Ciudad de México ya no estará limitado por las restricciones de lugares de aterrizaje en el Aeropuerto Existente. Para 2025, se espera que el volumen de tráfico de pasajeros en el Nuevo Aeropuerto alcance el pronóstico de mediano plazo no restringido de 60.2 millones de pasajeros por año a una TCAC de 4.3% por año entre 2016 y 2025. El siguiente gráfico muestra las tasas de crecimiento proyectadas para el Nuevo Aeropuerto hasta el 2025 y después de 2025 asumiendo la finalización de la primera fase de la construcción del Nuevo Aeropuerto y una apertura en octubre de 2020.



De 2016 a 2025, se espera que el tráfico de pasajeros crezca a una TCAC del 4.3%, aumentando el tráfico nacional de pasajeros a una TCAC más lenta del 2.6%, y el tráfico internacional de pasajeros a una TCAC de 7.2%. Después de 2025, se espera que la tasa de crecimiento sea más moderada, alrededor del 2.7% anual entre 2025 y 2050, con un crecimiento del tráfico internacional a una TCAC del 2.9% y un crecimiento del tráfico nacional a una TCAC de 2.6%. El crecimiento del tráfico de pasajeros general de largo plazo del 2016 al 2070, cuando el tráfico proyectado alcance potencialmente aproximadamente 133.3 millones de pasajeros el año, se espera que sea del 2.3% por año.

### Los Hitos Clave en el Proceso de Permisos

El Proyecto requiere ciertos permisos del gobierno de México antes y durante el transcurso de la construcción. Los hitos clave en el proceso de permisos por el gobierno de México incluyen:

- La **Concesión del Nuevo Aeropuerto**, otorgada al Nuevo Desarrollador el 22 de septiembre de 2014;
- **Presupuesto Federal de 2015 para el Nuevo Aeropuerto**, aprobado por el Congreso de la Unión el 31 de diciembre de 2014. La aprobación del Congreso de 2016 para presupuestos anuales posteriores debe solicitarse cada año;
- La **Resolución de Evaluación de Impacto Ambiental** para el Nuevo Aeropuerto fue obtenida el 28 de noviembre de 2014; y

- El **Reporte de los Principios del Ecuador**, requerido para confirmar que el proyecto de construcción del Nuevo Aeropuerto se encuentra en cumplimiento de los objetivos de los Principios del Ecuador y las directrices de las Normas de Desempeño del IFC, se obtuvo en junio de 2015.

### Descripción del Nuevo Desarrollador

Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., constituida el 28 de mayo de 1998, y existente de conformidad con las leyes de México, es una entidad de participación estatal mayoritaria con personalidad jurídica y patrimonio propio. Antes, sus negocios consistían en la propiedad de acciones del Desarrollador Existente, como concesionario del Aeropuerto Existente, y de Servicios Aeroportuarios de la Ciudad de México, S.A. de C.V., una sociedad responsable de prestar servicios administrativos al Nuevo Desarrollador y al Desarrollador Existente. El Nuevo Desarrollador tiene 99.9% de las acciones del Desarrollador Existente y 99.9% de las acciones de SACM.

Al 30 de junio de 2016, la SCT era propietaria del 99.9% de las acciones del Nuevo Desarrollador y ASA del 0.01% de las acciones del Nuevo Desarrollador. El siguiente gráfico muestra la estructura corporativa del Nuevo Desarrollador.





## Consejo de Administración

La siguiente tabla muestra los miembros actuales del Consejo de Administración del Nuevo Desarrollador, sus respectivas posiciones y su afiliación dentro del gobierno mexicano:

<u>Nombre</u>	<u>Suplente</u>	<u>Afiliación</u>
Gerardo Ruiz Esparza.....	Yuriria Mascott Pérez	SCT
Vacante.....	Ardelio Vargas Fosado	Secretaría de Gubernación
Alejandro Sibaja Ríos.....	Vacante	Secretaría de Hacienda y Crédito Público
Jorge León Wolpert Kuri.....	Francisco Covarrubias Gaytán	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
Alfonso Flores Ramírez.....	Vacante	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
José Salvador Sánchez Estrada.....	Roberto Benjamín Cabral y Bowling	Secretaría de Turismo
José Rogelio Garza.....	Héctor Márquez Solís	Secretaría de Economía
Alejandro Medina Mora Nieto.....	Vacante	Comisión Nacional del Agua
Alfonso Sarabia de la Garza.....	Jorge Nevárez Jacobo	ASA

La siguiente es información biográfica de cada uno de los miembros del Consejo de Administración del Nuevo Desarrollador:

*Gerardo Ruiz Esparza* ha sido el Secretario de Comunicaciones y Transportes desde 2012, previamente fue el Secretario de Comunicaciones y Transportes para el Estado de México. Es licenciado en derecho por la Universidad Nacional Autónoma de México. Se ha desempeñado como Subdirector Jurídico de la Dirección de Deuda Pública y de la Dirección de Política Financiera de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; Secretario General del Gobierno del Estado de México; Director Jurídico del Instituto Mexicano del Seguro Social y de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

*Alejandro Sibaja Ríos* ha sido miembro del consejo desde 2014. Es el Director General de Programación y Presupuesto “B” en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público desde septiembre de 2014. Es licenciado en actuaría por la Universidad Nacional Autónoma de México, y una Maestría en Administración y Políticas Públicas por IEXE-Escuela de Políticas Públicas. Ha prestado sus servicios en Nacional Financiera S.N.C y en la SCT.

*Jorge León Wolpert Kuri* es el Director General del Área Administrativa de Desarrollo Urbano y Vivienda como parte de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. El Dr. Wolpert Kuri es licenciado en arquitectura de la Universidad Iberoamericana, con maestría y doctorado en Arquitectura y Energía Renovable, ambos títulos de la University of Nottingham, UK. Fue consultor de Energía Renovable y Ambiente para el Banco Mundial. En el sector público ha trabajado en la Secretaría de Energía y en la Comisión Nacional de Vivienda en México.

*Alfonso Flores Ramírez* ha sido miembro del consejo desde 2014. Es el Director General de la Unidad Administrativa de Gestión Integral de Materiales y Actividades de Riesgo de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. El Sr. Flores tiene una licenciatura en Ingeniería Química Industrial del Instituto Tecnológico de Celaya con Maestría en administración del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey. Tiene más de 16 años de experiencia en Gestión de Residuos Industriales y Peligrosos, así como en el desarrollo e implementación de programas de prevención de la contaminación y minimización de residuos en diferentes sectores industriales.

*José Salvador Sánchez Estrada* ha sido miembro del consejo desde 2014 y actualmente está en la Secretaría de Turismo como Subsecretario de Calidad y Regulación. Tiene una licenciatura en Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México. El Sr. Sánchez Estrada tiene experiencia en el Sector Público como auxiliar del gobernador de Veracruz, también ha sido el representante del estado de Veracruz en la Ciudad de México.

*José Rogelio Garza Garza* ha sido miembro del Consejo desde 2014. Es el Subsecretario de Industria y Comercio de la Secretaría de Economía desde 2013. Es licenciado en derecho por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores Monterrey.

*Alejandro Medina Mora Nieto* ha sido miembro del Consejo desde 2015. Es el Director General Adjunto de Asuntos Legales de la Comisión Nacional del Agua desde 2015. Es licenciado en derecho por la Universidad Iberoamericana.

*Alfonso Sarabia de la Garza* ha sido miembro del Consejo desde 2014. Es el Director General de ASA desde 2014 y licenciado en Administración de Negocios de la Universidad Tecnológica de México.

*Yuriria Mascott Pérez* ha sido miembro suplente del consejo desde 2014. Es Subsecretaria de Comunicaciones y Transportes desde 2014. Licenciada en derecho por la Universidad Panamericana. Se ha desempeñado como Directora del Servicio Postal Mexicano y consultora para Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

*Ardelio Vargas Fosado* ha sido miembro suplente del consejo desde 2015. Desde enero de 2013 ha sido Comisionado del Instituto Nacional de Migración. Es licenciado en derecho por la Escuela Nacional de Estudios Profesionales ENEP-Acatlán. Se ha desempeñado como Director de la Agencia de Investigación Federal; Director del Centro Nacional de Planeación, Análisis e Información; y Presidente de la Comisión de Defensa Nacional.

*Francisco Covarrubias Gaytán* ha sido miembro suplente del consejo desde 2015. Es arquitecto por la Universidad Nacional Autónoma de México y tiene una maestría en Urbanismo y cuenta con varios estudios de especialización en Desarrollo Urbano de la Universidad de Londres. En el sector público, se ha desempeñado como asesor para el desarrollo de varias leyes en materia de desarrollo urbano. También trabajó como Subsecretario de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México y Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda para el Estado de México. Actualmente trabaja en la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

*Roberto Benjamín Cabral y Bowling* ha sido miembro suplente del consejo desde 2015. El Sr. Cabral es actualmente el Director General de la Secretaría de Turismo. Es economista y ha dado conferencias y clases en la Universidad Nacional Autónoma de México. Publicó dos libros en economía y diversos documentos en energía alternativa.

*Héctor Márquez Solís* ha sido miembro suplente del consejo desde 2014. Es Jefe de la Unidad de Contenido Nacional y Fomento de Cadenas Productivas e Inversión en el Sector Energético en la Secretaría de Economía. El Lic. Márquez es licenciado en Administración de Negocios de la Universidad Independiente de Nuevo León, y tiene un Ph.D. en Economía de la Universidad de Rochester.

*Jorge Nevárez Jacobo* ha sido miembro suplente del consejo desde 2014. Es Coordinador de las Unidades de Negocios de ASA desde 2012. El Sr. Nevárez tiene una licenciatura de Ingeniero Mecánico Electricista de la Universidad Iberoamericana y una maestría en Ciencias Aplicadas de la Universidad de Waterloo.

De conformidad con la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, no debe existir un posible conflicto de intereses entre los deberes de los miembros del Consejo de Administración de una entidad pública y sus intereses privados, con el fin de ser elegible para ser designado como miembro del Consejo de Administración.

El domicilio comercial de los consejeros del Nuevo Desarrollador es Insurgentes Sur 2452, Segundo piso, Col. Tizapán, Del. Álvaro Obregon, 01090 Ciudad de México, México.

## Funcionarios Clave

El Director General del Nuevo Desarrollador es nombrado por el Consejo de Administración y ocupa su encargo a su discreción. Los funcionarios clave del Nuevo Desarrollador son los siguientes:

<u>Nombre</u>	<u>Puesto</u>	<u>Año Nombrado</u>
Federico Patiño Márquez.....	Director General	2015
Ricardo Dueñas Espriu.....	Director Financiero	2015
Raúl González Apaolaza.....	Director de Infraestructura	2014
Rafael Francisco Salgado Perez.....	Director de Administración	2015

La siguiente es información biográfica seleccionada de cada uno de los funcionarios principales del Nuevo Desarrollador:

*Federico Patiño Márquez* es el Director General del Nuevo Desarrollador desde 2015 y previamente fue el Director Financiero del Nuevo Desarrollador desde 2014. El Sr. Patiño también trabajó como Director de Banca de Inversión y Financiamiento Corporativo en el Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) y el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (BANOBRAS) y tuvo diversos puestos en Nacional Financiera, S. N. C., Institución de Banca de Desarrollo (NAFIN), incluyendo, entre otros, el Director General de Crédito, Director General del Tesoro, Director General de Desarrollo y Director General de Banca de Inversión. Tiene estudios en derecho por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

*Ricardo Dueñas Espriu* ha sido el Director Financiero del Nuevo Desarrollador desde 2015. Fue consultor de proyectos de infraestructura en la SCT de 2012 a 2015. Trabajó para el equipo de Banca de Inversión con enfoque en Mercados Emergentes de J.P. Morgan en Londres de 2007 a 2011, de 2002 a 2004 trabajó como analista en Banco de México, durante 2006 trabajó en un fondo de cobertura en Nueva York y en 2005 fue asesor para la Representación Mexicana de la OECD en París. También ha dado conferencias en el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM). Es licenciado en economía del ITAM, una Maestría en Administración de Negocios de Harvard Business School y Maestría en Administración Pública de Harvard Kennedy School. En 2004 fue galardonado con el Premio Nacional de Economía del IMEF.

*Raúl González Apaolaza* ha sido el Director de Infraestructura del Nuevo Desarrollador desde 2014. De 1999 a 2001 se desempeñó como Director General del Sistema Metro de México, de 2001 a 2012 se desempeñó como Secretario de Educación Pública del Estado de Hidalgo, en 1973 fue Rector de la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica del Instituto Politécnico Nacional (IPN) y en 1989 se desempeñó como Director General de Educación Tecnológica Industrial de la Secretaría de Educación Pública de México. El Sr. González es licenciado en Ingeniería Electrónica y tiene una Maestría en Ingeniería Eléctrica del IPN. Fue galardonado con el Premio Nacional de Ingeniería Mecánica en 2009.

*Rafael Francisco Salgado Pérez* es el Director de Administración del Nuevo Desarrollador desde 2015. Se desempeñó como Subdirector de Presupuesto del Nuevo Desarrollador en 2014-2015 y en 1992-2013 ocupó diferentes puestos en Petróleos Mexicanos (PEMEX), incluyendo, asesor de diferentes subsidiarias y entidades afiliadas de Pemex, Gerente de Control Presupuestario, Asesor del Director Corporativo de Finanzas y Subdirector de Sistemas de Información Financiera y Gerente de Regulación y Soporte Técnico de la Unidad de Administración de Activos. También se desempeñó como Subdirector de Adquisiciones y Administración de Proyectos de Fertimex de 1985 a 1989, como Director General del Servicio Público de la Secretaría de Planeación y Presupuesto de México y Subdirector de Regulación Presupuestaria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Es licenciado en Administración de Negocios egresado la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

## Accionistas

La SCT tiene el 99.9% de las acciones del Nuevo Desarrollador y ASA tiene el 0.01% de las acciones del Nuevo Desarrollador. La siguiente tabla muestra información relativa a la estructura de propiedad de las acciones del Nuevo Desarrollador al 30 de junio de 2016:

<u>Accionista</u>	<u>Número de Acciones Comunes</u>	<u>Porcentaje de Propiedad de Acciones Comunes</u>
SCT .....	22,131,009,144	99.999%
ASA .....	1	0.001%
<b>Total</b> .....	<b>22,131,009,145</b>	<b>100.00%</b>

## Descripción de la Concesión del Nuevo Aeropuerto

El 22 de septiembre de 2014 se otorgó al Nuevo Desarrollador la Concesión del Nuevo Aeropuerto para el financiamiento, la construcción y la operación del Nuevo Aeropuerto, por un período de 50 años a partir del inicio de las operaciones del Nuevo Aeropuerto.

Creemos que el Nuevo Desarrollador está cumpliendo actualmente con los principales requerimientos de la Concesión del Nuevo Aeropuerto durante esta primera fase de construcción. Con el fin de mantener la Concesión del Nuevo Aeropuerto, se requerirá que el Nuevo Desarrollador cumplirá con todas las normas regulatorias aplicables a concesionarios. Consulte “El Marco Regulatorio Mexicano—Ámbito de las Concesiones y Obligaciones de Cada Desarrollador” para mayor información sobre el alcance de la Concesión del Nuevo Aeropuerto, de los servicios prestados por el Nuevo Aeropuerto y las obligaciones aplicables al Nuevo Desarrollador de conformidad con la Concesión del Nuevo Aeropuerto.

## ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y GARANTÍA

*El siguiente resumen de algunas disposiciones de los instrumentos que acreditan nuestra deuda no pretende ser completa, pero sí analizar las disposiciones que son, a nuestro juicio, significativas para los inversionistas en las Notas, y está sujeta a, y calificada en su totalidad por referencia a, todas las disposiciones de los contratos correspondientes.*

### **La Estructura de Financiamiento**

El financiamiento para el desarrollo del Nuevo Aeropuerto está estructurado como una bursatilización de cuentas por cobrar de cargos de pasajeros derivado de la operación del Aeropuerto Existente y, al inicio de sus operaciones comerciales, del Nuevo Aeropuerto, sin recurso al gobierno mexicano o los Desarrolladores. A cambio del derecho a recibir los recursos del financiamiento que serán usados para fundear el desarrollo del Nuevo Aeropuerto, los Desarrolladores nos cedieron a nosotros de conformidad con los Convenios de Cesión de Derechos, los derechos para cobrar todos los cargos de pasajeros generados por el Aeropuerto Existente y el Nuevo Aeropuerto, junto con los demás bienes y activos relacionados que constituyen el Colateral. Nosotros a su vez aportamos el Colateral al Fideicomiso de Garantía para el beneficio de nuestros acreedores garantizados.

### **El Contrato de Crédito**

Las primeras etapas de construcción y trabajos preparatorios que se ejecutarán en el Nuevo Aeropuerto fueron financiadas principalmente con los fondos de una línea de crédito a plazo garantizada preferente por US\$1.0 mil millones otorgada el 29 de octubre de 2014. Esta línea de crédito a plazo fue modificada y reexpresada el 7 de octubre de 2015 para aumentar el monto de la línea de crédito a US\$3.0 mil millones, convertir la línea de crédito en una línea de crédito revolviente y ampliar su vencimiento programado al 7 de octubre de 2020, con la posibilidad de prórrogas de uno o dos años. Los montos pagados conforme al Contrato de Crédito pueden ser tomados en préstamo nuevamente. Los recursos del Contrato de Crédito están destinados principalmente a financiar la adquisición de todos los montos vencidos o por vencer con respecto a los cargos de pasajeros por el uso de los Aeropuertos en virtud de los Convenios de Cesión de Derechos.

A la fecha de este prospecto de colocación, el monto principal insoluto conforme al Contrato de Crédito es de US\$1.0 mil millones.

El Contrato de Crédito está regido por la ley de Nueva York.

### **Intereses**

El Contrato de Crédito devenga intereses a la tasa LIBOR más el margen aplicable (150pb a 215bps por año). La tasa LIBOR se fija por periodos de intereses de 3 o 6 meses cada una, a elección del Emisor. Si no pagamos el monto debido en cada fecha de pago, los intereses se devengarán sobre el monto no pagado desde la fecha de vencimiento hasta la fecha de pago efectivo, y los intereses en una cantidad vencida (siempre que dicha cantidad vencida no sea por un monto de principal del crédito) se pagan a una tasa del 2% anual por encima de la tasa que habría sido pagadera.

### **Prepagos Obligatorios**

De conformidad con el Contrato de Crédito, estuvimos de acuerdo en pagar por adelantado los préstamos insolutos en caso de que cualquiera de los siguientes eventos se actualice:

(i) en cualquier momento hasta el inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, el inicio de las operaciones comerciales de cualquier aeropuerto (con excepción de los Aeropuertos) en el área de la Ciudad de México, con una capacidad real de más de 7.5 millones de pasajeros por año;

(ii) si una aerolínea o un grupo de aerolíneas reduce los vuelos internacionales o vuelos nacionales (salvo, en cada caso, los vuelos *charter* de pasajeros) de una manera que resulta en que el Aeropuerto Existente o, si

se ha producido el inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, el Nuevo Aeropuerto tenga un volumen de tráfico de pasajeros de menos de 25 millones de pasajeros por año;

(iii) si cualquier clase de pasajeros que no está dentro de la clase de pasajeros exentos adquiere el derecho a una reducción o descuento en el pago de los cargos de pasajeros;

(iv) la existencia de un evento de fuerza mayor que haga imposible o retrase nuestra capacidad de realizar o cumplir con nuestras obligaciones de conformidad con el Contrato de Crédito y los documentos de crédito relacionados;

En cada uno de los casos anteriores, un prepago obligatorio se activará únicamente si como resultado del evento de que se trate, la razón de cobertura del servicio de la deuda proyectada determinada sobre la base del tráfico de pasajeros proyectado en el Aeropuerto (basado en un informe preparado en ese momento por un consultor independiente de mercado), es inferior a 1.15 y 1.00. Si se actualiza un evento de este tipo, los montos depositados en la cuentas del Fideicomiso de Garantía se aplicarán a pagar anticipadamente los créditos del Contrato de Crédito hasta que la razón del servicio de la deuda proyectada sea restaurada.

(v) si la Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda histórica para los dos trimestres anteriores a una fecha de pago de intereses es menor a 1.15 a 1.00, los montos depositados en las cuentas del Fideicomiso de Garantía serán aplicados a pagar anticipadamente los créditos del Contrato de Crédito hasta que la razón del servicio de la deuda proyectada sea restaurada.

(vi) en caso que se actualicen ciertos eventos de expropiación con respecto a las Concesiones o los Aeropuertos, el producto neto de la compensación recibida por parte del gobierno mexicano se aplicarán al pago anticipado de los créditos conforme al Contrato de Crédito;

(vii) en caso de terminación o revocación de cualquiera de las Concesiones, un monto igual a cualquier compensación recibida por los Desarrolladores por parte del gobierno mexicano se aplicará al pago anticipado de los créditos conforme al Contrato de Crédito; o

(viii) si contratamos o emitimos deuda diferente del adeudo permitido de conformidad con el Contrato de Crédito, el producto neto de la misma se aplicará al pago anticipado de los créditos en términos del Contrato de Crédito.

## **Obligaciones**

### *Obligaciones de Hacer y No Hacer*

De conformidad con el Contrato de Crédito, estamos sujetos a ciertas restricciones, incluyendo requerimientos expresos de cumplir con todas las disposiciones de las Concesiones y otros Contratos del Proyecto y llevar a cabo las acciones necesarias para perfeccionar y mantener un gravamen en primer lugar y grado sobre el Colateral para el beneficio de las Partes Garantizadas de conformidad con el Fideicomiso de Garantía. También estamos obligados a cumplir con obligaciones de hacer relacionadas con el cumplimiento de leyes y el mantenimiento de las aprobaciones gubernamentales necesarias, el mantenimiento del seguro de pérdidas consecuencias para los Aeropuertos, el mantenimiento de libros y registros, el destino de los fondos, la preservación de existencia, así como los requerimientos de información relacionados con la construcción del Nuevo Aeropuerto y cumplimiento ambiental.

También estamos sujetos a cláusulas restrictivas, incluyendo, entre otras cosas, restricciones sobre nuestra capacidad de contratar deuda adicional y realizar inversiones, crear gravámenes, enajenar bienes o adquirir inmuebles, contratar empleados o modificar, terminar o conceder una excepción de conformidad con el Contrato de Fideicomiso, el contrato de prestación de servicios entre el Desarrollador Existente y ASA o cualquier Contrato del Proyecto.

Con respecto a las limitaciones en nuestra capacidad de contratar deuda adicional, tenemos permitido contratar deuda garantizada preferente adicional, incluyendo refinanciamiento y deuda adicional, sobre una base *pari passu* con nuestra deuda existente y futura, incluyendo deuda conforme al Contrato de Crédito y las Notas (la “Deuda Adicional”). Toda nuestra deuda existente y futura estará garantizada por el Colateral y todos nuestros acreedores garantizados tendrán derecho a repartir de forma proporcional con los tenedores de las Notas todos los recursos generados por el Colateral. De conformidad con el Contrato de Crédito, la contratación de Deuda Adicional está sujeta a la satisfacción de algunas condiciones, tales como la ausencia de incumplimiento conforme a los Documentos de Financiamiento, el cumplimiento de algunas razones financieras después de que surta efectos la Deuda Adicional (incluyendo una Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda y una razón de Cargos de Pasajeros Netos proyectada a la deuda vigente hasta lo que ocurra después entre (x) 30 años desde la fecha de determinación y (y) la vigencia de las Concesiones, en cada caso, de 1.25 a 1.00), la afirmación de dos calificaciones crediticias por lo menos iguales a la Calificación de Grado de Inversión después de que surta efectos la Deuda Adicional, y que la Deuda Adicional no tenga términos más favorables que los previstos en el Contrato de Crédito (tales como una vigencia promedio más amplia que la línea de crédito conforme al Contrato de Crédito, sin pagos programados de principal durante un plazo de 9.5 años a partir de la celebración del Contrato de Crédito, y sin colateral, garantías o mejora de crédito adicional).

#### *Obligaciones financieras*

En cada fecha de pago de intereses durante la vigencia del Contrato de Crédito, nuestra Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda será de al menos 1.15 a 1.00 para dos periodos trimestrales consecutivos que terminan en esa fecha y para los periodos trimestrales consecutivos que termina en dicha fecha.

A la fecha de este prospecto de colocación, estamos, y en el pasado hemos estado, en cumplimiento con todas las obligaciones conforme al Contrato de Crédito.

#### ***Eventos de Incumplimiento***

De conformidad con el Contrato de Crédito, cada uno de los siguientes eventos constituirá un evento de incumplimiento, a menos que sea renunciado o subsanado dentro del periodo correspondiente y en la forma indicada en el Contrato de Crédito:

- (i) incumplimiento de pago de principal, intereses o cualquier otro monto pagadero de conformidad con cualquier otro documento del crédito contemplado en el Contrato de Crédito a su vencimiento;
- (ii) una declaración falsa realizada por nosotros o cualquiera de los Desarrolladores conforme a cualquiera de los Contratos del Proyecto o cualquier documento celebrado de conformidad con el Contrato de Crédito;
- (iii) incumplimiento de ciertas obligaciones conforme al Contrato de Crédito;
- (iv) un procedimiento de insolvencia o procedimiento similar con respecto a nosotros o cualquiera de los Desarrolladores;
- (v) incumplimiento por nosotros o los Desarrolladores en el pago de cualquier adeudo o garantía con un monto de principal total de más de US\$500,000 con respecto a nosotros o US\$6 millones con respecto a cualquier Desarrollador, o la aceleración de dicho adeudo;
- (vi) sentencias definitivas contra nosotros o los Desarrolladores en un monto total de más de US\$500,000 con respecto a nosotros o US\$6 millones con respecto a cualquier Desarrollador o sentencias no monetarias que pudieran razonablemente esperarse que tuvieran, individualmente o en conjunto, un efecto material adverso;

(vii) el incumplimiento de los Desarrolladores de los términos relevantes de las Concesiones o si cualquiera de ellas se suspende, revoca o termina o modifica de manera que pudiera razonablemente esperarse que tuviera un efecto material adverso;

(viii) cualquier disposición de cualquiera de los Contratos del Proyecto o cualquier documento celebrado de conformidad con el Contrato de Crédito deja de estar vigente o cualquier persona se opone a la validez o exigibilidad de cualquiera de dichas disposiciones;

(ix) cualquier autorización gubernamental fundamental obtenida de conformidad con el Contrato de Crédito es revocada o suspendida o cualquier persona se opone a la validez o exigibilidad de cualquiera de sus disposiciones;

(x) el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía deja de estar autorizado como la única persona con derecho a recibir todos los montos debidos con respecto a los cargos de pasajeros por el uso de los Aeropuertos;

(xi) los cargos de pasajeros por el uso de los Aeropuertos se determinan o publican en una moneda que no sea el dólar;

(xii) cualquier Desarrollador impide a una aerolínea la entrega de los cargos de pasajeros por el uso de los Aeropuertos directamente al Fiduciario del Fideicomiso de Garantía o incumple en cualquier aspecto significativo o provoca la terminación o suspensión de cualquiera de los Contratos de Comisión Mercantil;

(xiii) cualquier Desarrollador deja de ser directa o indirectamente propiedad mayoritaria y controlada por el gobierno federal de México;

(xiv) cualquier documento de garantía celebrado de conformidad con el Contrato de Crédito deja de crear un gravamen en primer lugar y grado y derecho de garantía en el Colateral;

(xv) cualquier Contrato del Proyecto es terminado o suspendido o nosotros incumplimos o los Desarrolladores incumplen en cualquier aspecto sustancial cualquier Contrato del Proyecto;

(xvi) una perturbación civil y política violenta que causa el cese de una parte sustancial de la operación de los Aeropuertos por más de 60 días o un daño significativo a los activos de los Desarrolladores, si como resultado de dicho evento, la razón de cobertura del servicio de la deuda proyectada determinada sobre la base del tráfico de pasajeros proyectado en el Aeropuerto (con base a un informe elaborado en ese momento por un consultor independiente de mercado), es inferior a 1.15 de 1.00;

(xvii) si una acción por parte del gobierno mexicano o el incumplimiento por nosotros de mantener las autorizaciones cambiarias requeridas (i) limita nuestros derechos o los derechos del Fiduciario del Fideicomiso de Garantía para recibir los pagos denominados en dólares o del Fiduciario del Fideicomiso de Garantía para mantener cualquiera de las cuentas descritas más adelante, (ii) nos hace incapaces a nosotros o a cualquier otra persona de convertir legalmente pesos para realizar un pago en dólares o (iii) restringe sustancialmente la disponibilidad de dólares a través del sistema bancario mexicano;

(xviii) una reducción de la Tarifa Internacional o la Tarifa Nacional o la eliminación de cualquier tarifa cuando no hay tarifa sustituta pagadera por el uso de los Aeropuertos;

(xix) algunos eventos de expropiación con respecto a las Concesiones o los Aeropuertos;

(xx) una declaración de moratoria que dure más de 10 días; o

(xxi) si una sentencia determina que la cesión de los cargos de pasajeros y derechos de cobro de los mismos de conformidad con cualquier Convenio de Cesión de Derechos no es una cesión absoluta (que no sea para fines fiscales).



## **Los Contratos de Cobertura y los Contratos de Garantía**

De conformidad con el Contrato de Crédito, simultáneamente con la contratación de Deuda Adicional, vamos a celebrar y otorgar contratos de cobertura de tasas de interés conforme a un monto de principal nominal de toda la Deuda Adicional que devenga intereses a una tasa variable y contratos de cobertura de divisas con respecto al monto de principal total y pagos de intereses proyectados de toda esa Deuda Adicional que no está denominada en dólares (conjuntamente, los “Contratos de Cobertura”). El monto de principal nominal cubierto bajo los Contratos de Cobertura de tasas de interés puede reducirse de tiempo en tiempo, siempre que el monto no cubierto con respecto a toda nuestra deuda insoluble en cualquier momento no exceda de US\$3 mil millones.

Además, de conformidad con el Contrato de Crédito, simultáneamente con la celebración de cualquier Contrato de Cobertura, vamos a celebrar un contrato de garantía con el Agente de Garantías Extranjero y presentar una declaración de financiamiento con el UCC para el Distrito de Columbia, para crear un gravamen sobre todos los derechos derivados de tales Contratos de Cobertura para garantizar nuestra deuda.

### **El Convenio entre Acreedores**

La garantía sobre el Colateral y los derechos de los tenedores de nuestra deuda, incluyendo las Notas, el Contrato de Crédito, los Contratos de Cobertura y correo electrónico Deuda Adicional contratada con nosotros (conjuntamente, la “Deuda Garantizada Preferente”), estará sujeta a las disposiciones del Convenio entre Acreedores, que estará fechado en la fecha de cierre de esta oferta, celebrado entre nosotros, el agente administrativo conforme al Contrato de Crédito, actuando en nombre y para el beneficio de los acreedores en virtud del mismo, el Fiduciario de Emisión, actuando en nombre y para el beneficio de los tenedores de las Notas, los Agentes de Garantía y el Agente de Acreedores. De conformidad con el Contrato de Crédito y los Convenios de Emisión, la contratación de Deuda Adicional por nosotros está condicionada, entre otras cosas, a que los proveedores de Deuda Adicional (o a cualquier agente en su nombre) celebren y se conviertan en parte del Convenio entre Acreedores en o antes de la contratación de dicha Deuda Adicional.

El objeto del Convenio entre Acreedores es establecer los derechos relativos de los acreedores de cada clase de acreedores garantizados preferentes (las “Partes Garantizadas”) con respecto a pagos, garantías y recuperaciones de nuestra Deuda Garantizada Preferente.

El Convenio entre Acreedores está regido por la ley de Nueva York.

### ***Calificación y Prioridad***

Toda Deuda Garantizada Preferente calificará *pari passu* en derecho de pago y en derecho de garantía con la demás Deuda Garantizada Preferente, sin ningún tipo de preferencia o prioridad entre las Partes Garantizadas.

El Convenio entre Acreedores establece que los tenedores de las Notas, los acreditantes en el Contrato de Crédito y todas las demás Partes Garantizadas tendrán derechos proporcionales en el Colateral. Si cualquiera de las Partes Garantizadas adquiere un nuevo gravamen sobre cualquiera de los activos del Emisor para garantizar su Deuda Garantizada Preferente, mismos que no estarán sujetos al gravamen de los Agentes de Garantía para el beneficio de las Partes Garantizadas en general, entonces dicha Parte Garantizada mantendrá dicho gravamen (y cualquier monto recibido por o distribuido a dicha Parte Garantizada como resultado de dicho gravamen) para el beneficio de todas las Partes Garantizadas en general, hasta que cualquiera de los Agentes de Garantía adquiera un gravamen sobre dichos activos para el beneficio de todas las Partes Garantizadas en general.

### ***Acciones de Exigibilidad***

El Convenio entre Acreedores requiere de ciertos procedimientos, incluyendo algunos avisos y una votación entre acreedores, que deben seguirse para instruir a los Agentes de Garantía el iniciar cualquier acción de exigibilidad con respecto al Colateral. Después de la existencia de un evento de incumplimiento conforme a cualquier Deuda Garantizada Preferente, únicamente los Agentes de Garantía por instrucción escrita del Agente de Acreedores (actuando conforme a las instrucciones del voto requerido de Partes Garantizadas) tendrán derecho a

ejecutar el Colateral e intentar otras acciones de exigibilidad con respecto al Colateral, para el beneficio de las Partes Garantizadas.

### ***Ejercicio de Recursos; Acciones de Exigibilidad***

Dependiendo del tipo de incumplimiento, se requerirá el voto de todas o algunas clases de Partes Garantizadas para llevar a cabo una acción de cumplimiento:

- Para aquellos eventos que se consideran eventos de incumplimiento fundamentales conforme al Convenio entre Acreedores, los Agentes de Garantía y el Agente de Acreedores requerirán la instrucción de la mayoría de las Partes Garantizadas que tengan deuda bancaria, siempre que cualquier deuda bancaria siga insoluta. De conformidad con el Convenio entre Acreedores, los eventos de incumplimiento descritos en los párrafos (i), (iv), (v), (vi), (vii), (viii), (ix), (x), (xi), (xii), (xiii), (xiv) y (xxi) bajo “Estructura de Financiamiento y Garantía—El Contrato de Crédito—Eventos de Incumplimiento” constituyen eventos de incumplimiento fundamentales.
- Para cualquier otro evento de incumplimiento, será necesaria la instrucción de la mayoría de las Partes Garantizadas que tengan cualquier tipo de Deuda Garantizada Preferente (incluidos los tenedores de las Notas actuando a través del Fiduciario de Emisión).

No obstante, el Convenio entre Acreedores establece que si 90 días después de la fecha en que el Agente de Acreedores notifique a todas las Partes Garantizadas acerca un determinado evento de incumplimiento, el voto necesario de las Partes Garantizadas no ha dado instrucciones al Agente de Acreedores para tomar una acción de exigibilidad, entonces la mayoría de las Partes Garantizadas que son bancos comerciales (y que emitan un voto afirmativo o negativo dentro de esos 90 días) tendrán derecho a instruir a la realización de la acción de exigibilidad.

### ***Aceleración***

Las Partes Garantizadas que tengan Deuda Garantizada Preferente (que no sea una contraparte de un Convenio de Cobertura) pueden, a partir de la existencia y durante la continuación de un evento de incumplimiento de conformidad con su Deuda Garantizada Preferente, acelerar dicha clase de Deuda Garantizada Preferente, de conformidad con los términos de la misma, en el entendido de que a menos que cualquiera de los Agentes de Garantía haya tomado una acción de exigibilidad, dicha aceleración no alterará la aplicación del producto de conformidad con la prioridad de pagos que se describe a continuación antes de tal exigibilidad.

### ***Modificaciones y Renuncias***

En general, los contratos que rigen la Deuda Garantizada Preferente podrán ser modificados, renunciados o de otro modo reformados de conformidad con sus términos, sin aviso para o el consentimiento de cualquier Parte Garantizada que no sea parte en este contrato, a menos que dicha modificación o renuncia contravenga las disposiciones del Convenio entre Acreedores, tenga un efecto adverso significativo sobre los derechos y las atribuciones de las demás Partes Garantizadas conforme a sus respectivos contratos de Deuda Garantizada Preferente (incluyendo cualquier documentos de garantía) o afecte la preferencia del gravamen sobre el Colateral, en cuyo caso, las normas de votación establecidas en el Convenio entre Acreedores serán aplicables.

No tenemos el derecho de aceptar o aprobar la modificación, renuncia u otra reforma, salvo en la medida en que modifique, renuncie o reforme cualquier disposición relativa a la liberación del Colateral, las disposiciones para la modificación del Convenio entre Acreedores o cualquier disposición relativa a la designación de la Deuda Adicional o nos haga incurrir en incumplimiento conforme al Convenio entre Acreedores o cualquier Deuda Garantizada Preferente.

## **La Estructura de Amortización y Garantía**

Los documentos de garantía consisten en el Contrato de Fideicomiso de Garantía, el Convenio entre Acreedores, los contratos de garantía y otros documentos entregados de conformidad con sus términos que crean o pretenden crear un gravamen en favor de los Agentes de Garantía para el beneficio de las Partes Garantizadas.

### ***El Colateral***

Nuestras obligaciones conforme a nuestra Deuda Garantizada Preferente, incluyendo el Contrato de Crédito y los Convenios de Emisión, están garantizados por el siguiente Colateral:

- (i) el derecho a cobrar cargos de pasajeros por el uso del Aeropuerto Existente y, a partir del inicio de sus operaciones comerciales, del Nuevo Aeropuerto;
- (ii) todas las indemnizaciones de seguro pagaderas con respecto a la interrupción parcial o total de la operación de los Aeropuertos;
- (iii) toda indemnización en relación con ciertos eventos de expropiación que afectan a cualquiera de los Aeropuertos;
- (iv) el producto de las fianzas pagaderas por las aerolíneas en relación con la cobranza de cargos de pasajeros en cualquiera de los Aeropuertos;
- (v) todos los montos depositados en cuentas mantenidas por el Fideicomiso de Garantía; y
- (vi) todos los demás bienes de cualquier tipo y naturaleza que de tiempo en tiempo sean aportados al Fideicomiso de Garantía para el beneficio de nuestros acreedores garantizados.

### ***El Fideicomiso de Garantía***

El 7 de octubre de 2015 celebramos un Contrato de Fideicomiso de Garantía Modificado y Reexpresado, con Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, actuando como fiduciario del fideicomiso de garantía, después modificado el 7 de octubre de 2015. De conformidad con el Fideicomiso de Garantía, hemos cedido al Fiduciario del Fideicomiso de Garantía todos nuestros derechos al Colateral y creado un gravamen en primer lugar y grado en favor del Agente de Garantías Nacional para el beneficio de las Partes Garantizadas. Los principales fines del Fideicomiso de Garantía son:

- (i) recibir y administrar los montos vencidos o por vencer del cobro de los cargos de pasajeros por la operación de los Aeropuertos y otros recursos derivados del Colateral,
- (ii) servir como fuente de pago de nuestras obligaciones conforme a nuestra Deuda Garantizada Preferente, mediante la aplicación de los montos depositados en las cuentas del Fideicomiso de Garantía de conformidad con la prioridad de pagos establecida en el Fideicomiso de Garantía y el Convenio entre Acreedores, consulte “—Descripción de la Prioridad de Pagos”, y
- (iii) garantizar todas nuestras obligaciones conforme a nuestra Deuda Garantizada Preferente, incluyendo el Contrato de Crédito y los Convenios de Emisión.

A partir de la existencia de un incumplimiento conforme a nuestra Deuda Garantizada Preferente, el Agente de Garantías Nacional ejecutará el gravamen de garantía creado en su favor, para el beneficio de las Partes Garantizadas, de conformidad con y sujeto a las disposiciones del Convenio entre Acreedores.

### ***Cuentas del Fideicomiso de Garantía***

De conformidad con el Fideicomiso de Garantía, hemos abierto las siguientes cuentas extranjeras separadas denominadas en dólares que no devengan intereses, a nombre del Fiduciario del Fideicomiso de Garantía y bajo el dominio y control únicos del Agente de Garantías Extranjero:

- (i) Cuenta de Ingresos Extranjera. Los Desarrolladores y cualquier otra persona que esté obligada en cualquier momento a realizar un pago a nosotros por cualquier razón (salvo por un pago que deba ser realizado en Pesos y, antes de la existencia y continuación de un evento de incumplimiento de conformidad con el Contrato de Crédito, los pagos conforme a los Contratos de Cobertura celebrados con respecto al Contrato de Crédito, en su caso), pagará dicho monto al Fiduciario del Fideicomiso de Garantía para su depósito en, o acreditación a, esta cuenta. Las transferencias y los retiros de esta cuenta son realizados de conformidad con la prioridad de pagos establecida en el Convenio entre Acreedores. Consulte “—Descripción de la Prioridad de Pagos—Prioridad de Pagos Pre-Ejecución”.
- (ii) Cuentas de Acumulación del Servicio de la Deuda. Los fondos transferidos a, o depositados en, estas cuentas de conformidad con las prioridades *Cuarta*, *Sexta*, *Séptima* y *Octava* de la prioridad de pagos pre-ejecución. Consulte “—Descripción de la Prioridad de Pagos—Prioridad de Pagos Pre-Ejecución”. En cada fecha de pago de intereses, los fondos depositados en estas cuentas son aplicados al pago de intereses, principal, comisiones y otros pagos vencidos y por vencer en dicha fecha de conformidad con el Contrato de Crédito, los Convenios de Emisión y cualquier otro contrato celebrado con respecto a Deuda Adicional.
- (iii) Cuentas de Reserva del Servicio de la Deuda. Un monto suficiente para cubrir nuestras obligaciones del servicio de la deuda de conformidad con el Contrato de Crédito, los Convenios de Emisión y cualquier otro contrato celebrado con respecto a Deuda Adicional, incluyendo los Convenios de Emisión, y cualesquiera pagos debidos conforme a los Contratos de Cobertura celebrados con respecto al Contrato de Crédito, en su caso, durante los siguientes seis meses consecutivos *más*, en el caso de la cuenta de reserva del servicio de la deuda con respecto al Contrato de Crédito, el equivalente en dólares de Ps.85 millones, son depositados en estas cuentas de reserva del servicio de la deuda. En caso de una deficiencia, la reserva sería restaurada aplicando los fondos conforme a la prioridad *Quinta* de la preferencia de pago. Consulte “—Descripción de la Prioridad de Pagos—Prioridad de Pagos Pre-Ejecución”. En cualquier fecha de pago de intereses conforme al Contrato de Crédito, los Convenios de Emisión y cualesquiera otros contratos celebrados con respecto a Deuda Adicional, en la que los montos depositados en las cuentas de reserva del servicio de la deuda no fueron suficientes para realizar los pagos debidos y pagaderos en dicha fecha, los fondos depositados en esta cuenta serían aplicados para cubrir la deficiencia.

De conformidad con el Fideicomiso de Garantía, hemos abierto las siguientes cuentas fiduciarias separadas denominadas en pesos que no devengan intereses, a nombre del Fiduciario del Fideicomiso de Garantía y bajo el dominio y control únicos del Fiduciario del Fideicomiso de Garantía:

- (i) Cuenta de Ingresos en Pesos. Los Desarrolladores y cualquier otra persona que esté obligada en cualquier momento a realizar un pago denominado en Pesos a nosotros por cualquier razón, incluyendo los pagos por pagar con respecto a los cargos de pasajeros cobrados por la operación de los Aeropuertos y todas las indemnizaciones de seguros de pérdidas consecuenciales, pagarán dicho monto al Fiduciario del Fideicomiso de Garantía para su depósito en, o acreditación a, esta cuenta. Las transferencias y los retiros de esta cuenta son realizados de conformidad con la prioridad de pagos establecida en el Convenio entre Acreedores. Consulte “—Descripción de la Prioridad de Pagos—Prioridad de Pagos Pre-Ejecución”.
- (ii) Cuenta de Indemnización por Expropiación. La indemnización recibida por parte del gobierno mexicano ante la existencia de ciertos eventos de expropiación con respecto a las Concesiones o los Aeropuertos sería depositada en esta cuenta. Los fondos de esta cuenta se aplican al pago anticipado, en forma proporcional, de los montos insolutos de nuestra Deuda Garantizada Preferente, incluyendo el Contrato de Crédito y los Convenios de Emisión.

- (iii) Cuenta de Retención en Pesos. El monto de impuestos, en su caso, que deben ser pagados a cualquier Autoridad Gubernamental mexicana derivado del pago de cualquier obligación conforme a nuestra Deuda Garantizada Preferente, incluyendo el Contrato de Crédito y los Convenios de Emisión, son depositados en esta cuenta, y se utilizan para el pago de los impuestos requeridos a su vencimiento.

### **Descripción de la Prioridad de Pagos**

#### *Prioridad de Pagos Pre-Ejecución*

El siguiente es un resumen general de la preferencia de pagos pre-ejecución y no pretende ser completo. Se hace referencia al Convenio entre Acreedores para una descripción más completa de la prioridad de pagos pre-ejecución de conformidad con el Fideicomiso de Garantía y el Convenio entre Acreedores, el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía deberá transferir fondos disponibles depositados en, o acreditados a, la Cuenta de Ingresos en Pesos y la Cuenta de Ingresos Extranjera de conformidad con el orden de prioridad indicado, que, en términos generales, puede ser resumido de la siguiente manera:

*Primero*, para realizar pagos del impuesto al valor agregado con respecto a los cargos de pasajeros cobrados;

*Segundo*, el último día hábil de cada mes calendario (cada uno, una “Fecha de Transferencia de Fondos”), para pagar los Gastos Administrativos del Fideicomiso, incluyendo nuestros honorarios y gastos y los honorarios y gastos del Fiduciario del Fideicomiso de Garantía;

*Tercero*, en cualquier día hábil, proporcionalmente al pago de obligaciones vencidas en esa fecha a cualquier Parte Garantizada salvo por los pagos del servicio de la deuda que deben ser realizados de conformidad con la prioridad *Sexta* más adelante;

*Cuarto*, en cada Fecha de Transferencia de Fondos, proporcionalmente, a realizar un pago parcial a las cuentas de acumulación del servicio de la deuda de cada tipo de Deuda Garantizada Preferente (incluyendo cuentas de acumulación del servicio de la deuda con respecto al Contrato de Crédito, los Convenios de Emisión y cualquier otra Deuda Adicional);

*Quinto*, en cada Fecha de Transferencia de Fondos, proporcionalmente, a realizar un pago a las cuentas de reserva del servicio de la deuda de cada tipo de Deuda Garantizada Preferente (incluyendo cuentas de reserva del servicio de la deuda con respecto al Contrato de Crédito, los Convenios de Emisión y cualquier otra Deuda Adicional) para restablecer cualquier deficiencia en las mismas a dicha Fecha de Transferencia de Fondos;

*Sexto*, en cada Fecha de Transferencia de Fondos, proporcionalmente, a realizar un pago a las cuentas de acumulación del servicio de la deuda de cada tipo de Deuda Garantizada Preferente (incluyendo cuentas de acumulación del servicio de la deuda con respecto al Contrato de Crédito, los Convenios de Emisión y cualquier otra Deuda Adicional), igual a cualquier pago del servicio de la deuda debido en dicha Fecha de Transferencia de Fondos, *menos* los montos depositados en las cuentas de acumulación del servicio de la deuda respectivas;

*Séptimo*, en cualquier día hábil en la medida en que estemos obligados a realizar un prepagó obligatorio de conformidad con el Contrato de Crédito o cualquier Deuda Garantizada Preferente, los fondos depositados en la Cuenta de Ingresos en Pesos y en la Cuenta de Ingresos Extranjera *menos* todos los montos usados para realizar pagos conforme a las prioridades *Primera* a *Sexta* serán usados, proporcionalmente, para realizar prepagos obligatorios de conformidad con el Contrato de Crédito y cualquier otra Deuda Garantizada Preferente;

*Octavo*, en cualquier día hábil en la medida en que hayamos elegido realizar un prepagó voluntario, proporcionalmente, para realizar dicho prepagó voluntario con respecto a toda la Deuda Garantizada Preferente;

*Noveno*, siempre y cuando no se haya producido y continúe un posible evento de incumplimiento o evento de incumplimiento o siempre y cuando dichos eventos no pudieran existir después de que surta efectos el depósito (y en la medida en que existan montos disponibles para ello), en cada Fecha de Transferencia de Fondos, transferir montos con respecto a los gastos de capital debidos y pagaderos, o que serán pagados en o antes de la siguiente Fecha de Transferencia de Fondos, a nosotros o a otras personas para las obras necesarias para reparar el hundimiento de la Terminal 2 del Aeropuerto Existente de conformidad con un reporte fechado en diciembre de 2014;

*Décimo*, siempre y cuando no se haya producido y continúe un posible evento de incumplimiento o evento de incumplimiento o siempre y cuando dichos eventos no pudieran existir después de que surta efectos el depósito (y en la medida en que existan montos disponibles para ello), en cada Fecha de Transferencia de Fondos, transferir a nosotros un monto igual a Ps.42.5 millones (según dichas cantidades sean ajustadas por inflación a partir del 7 de octubre de 2015), para cubrir los gastos de operación y mantenimiento del Aeropuerto Existente y, después del inicio de sus operaciones comerciales, el Nuevo Aeropuerto; y

*Undécimo*, siempre y cuando no se haya producido y continúe un posible evento de incumplimiento o evento de incumplimiento (o siempre y cuando dichos eventos no pudieran existir después de que surta efectos el pago), en cualquier día hábil que sea dentro de los 30 días hábiles siguientes a cualquier fecha de pago de intereses, transferir a nosotros o a cualquier otra persona indicada por nosotros, cualquier pago restringido permitido en dicha fecha.

Cada vez que se realice un pago de conformidad con las prioridades *Tercera*, *Cuarta*, *Sexta*, *Séptima* y *Octava* anteriores, una cantidad igual a la cantidad de los impuestos de retención, en su caso, que deba ser pagado a las autoridades mexicanas en relación con dicho pago, se transferirá a la Cuenta de Retención en Pesos.

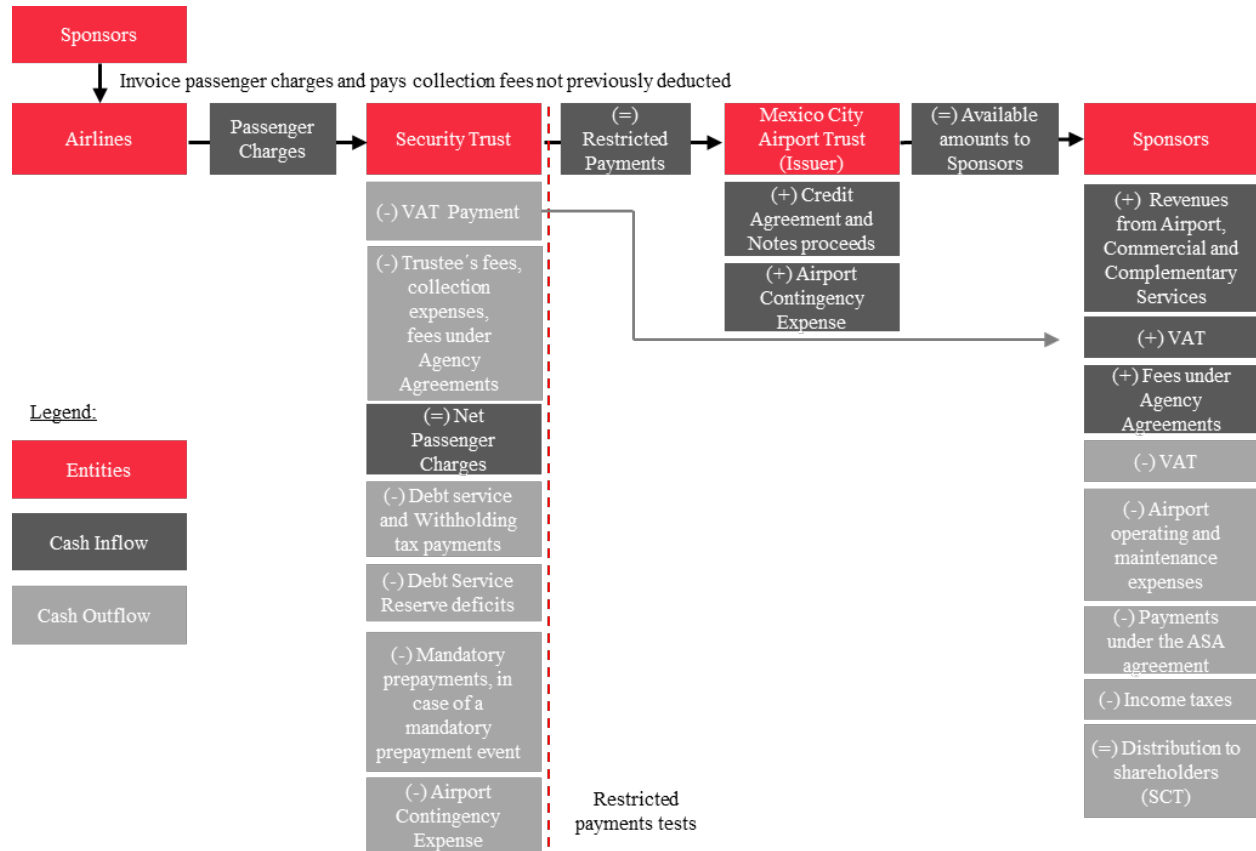
#### *Pagos Restringidos*

Para que nosotros o cualquier otra persona designada por nosotros reciba pagos restringidos al final de la prioridad de pagos, se deben cumplir ciertas condiciones, incluyendo las siguientes:

- (i) que nuestra Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda a dicha fecha de pago de intereses sea de al menos 1.15 a 1.00 para el período trimestral que termina en dicha fecha y para los cuatro períodos trimestrales consecutivos que terminen en dicha fecha;
- (ii) que no se haya producido y continúe un posible evento de incumplimiento o evento de incumplimiento conforme a nuestra Deuda Garantizada Preferente;
- (iii) que no haya deficiencia en las cuentas de reserva del servicio de la deuda mantenidas conforme al Contrato de Crédito, los Convenios de Emisión y cualesquiera otros contratos celebrados con respecto a Deuda Adicional;
- (iv) si un evento de prepagó obligatorio conforme al Contrato de Crédito se ha producido, que la razón de cobertura del servicio de la deuda proyectada sea de al menos 1.15 a 1.00; y

- (v) la entrega de un certificado oficial que certifique que dicho pago restringido está permitido por y satisface todos los requerimientos de la Deuda Garantizada Preferente contratada por nosotros.

Una vez que dicho monto es transferido a nosotros, dicho monto deja de ser parte del Colateral y luego es transferido por nosotros a los Desarrolladores, como se muestra en la siguiente tabla:



### Prioridad de Pagos de Ejecución

El siguiente es un resumen general de la prioridad de pagos en caso de ejecución y no pretende ser completo. Se hace referencia al Convenio entre Acreedores para una descripción más completa de la prioridad de pagos en caso de ejecución. En términos generales, a partir de la recepción de una instrucción de ejecución por el voto requerido de las Partes Garantizadas, el Agente de Garantías Extranjero deberá abrir y posteriormente mantener una cuenta (la "Cuenta de Ingresos por Ejecución en Dólares") y el Agente de Garantías Nacional deberá abrir y posteriormente mantener una cuenta (la "Cuenta de Ingresos por Ejecución en Pesos" y, con la Cuenta de Ingresos por Ejecución en Dólares, conjuntamente, las "Cuentas de Ingresos por Ejecución"), en cada caso, con el fin de depositar en las mismas:

- los saldos depositados en las cuentas del Fideicomiso de Garantía o recibidos en las mismas de tiempo en tiempo,
- los fondos derivados del ejercicio de derechos o recursos otorgados a las Partes Garantizadas con respecto al Colateral de conformidad con documentos de garantía o la ley aplicable como resultado de la existencia y continuación de cualquier evento de incumplimiento,
- cualquier compensación recibida del gobierno mexicano en términos de las Concesiones, y

- (iv) todos los fondos y el dinero que de otro modo sean recibidos al satisfacer cualquiera de las obligaciones conforme a la Deuda Garantizada Preferente.

El dinero depositado en las Cuentas de Ingresos por Ejecución será mantenido por los Agentes de Garantía en fideicomiso para el beneficio de las Partes Garantizadas con el fin de realizar pagos de conformidad con el siguiente orden de prioridad:

*Primero*, para realizar un pago del impuesto al valor agregado con respecto a pagos de los cargos de pasajeros depositados en la Cuenta de Ingresos en Pesos;

*Segundo*, proporcionalmente, al pago íntegro de la porción de la Deuda Garantizada Preferente que sean honorarios, costos, gastos (e intereses sobre dichos montos (en su caso)) pagaderos a cada agente en su calidad de agente con respecto a dicha Deuda Garantizada Preferente;

*Tercero*, proporcionalmente, al pago de la porción de la Deuda Garantizada Preferente que sea honorarios, costos, gastos (e intereses sobre dichos montos (en su caso)) y otros montos pagaderos a las Partes Garantizadas pero excluyendo el principal de y los intereses devengados sobre la Deuda Garantizada Preferente, sujeto a las disposiciones del Convenio entre Acreedores;

*Cuarto*, proporcionalmente, al pago de intereses devengados y no pagados (incluyendo intereses moratorios) con respecto a toda nuestra Deuda Garantizada Preferente, sujeto a las disposiciones del Convenio entre Acreedores;

*Quinto*, proporcionalmente, al pago de principal conforme a nuestra Deuda Garantizada Preferente, sujeto a las disposiciones del Convenio entre Acreedores; y

*Sexto*, a transferir el saldo, en su caso, después de que toda la Deuda Garantizada Preferente (que no sea en relación con la indemnización, reembolso de gastos, ajuste por impuestos (*tax gross-up*) u obligaciones contingentes, en cada caso, para lo que no se ha realizado ninguna reclamación) haya sido irrevocablemente pagada en su totalidad, a nosotros o de otro modo según lo requerido por la ley aplicable.

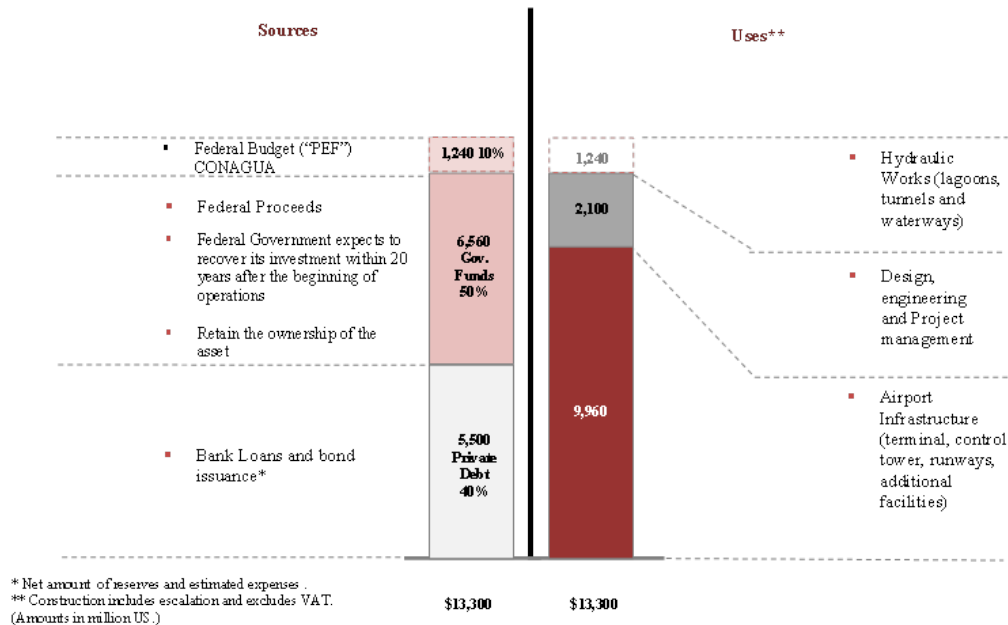
## **Plan General de Financiamiento**

### ***Fuentes y Usos Esperados de Financiamiento***

El financiamiento total que se requiere para la construcción y operación inicial del Nuevo Aeropuerto, incluyendo la activación y obras complementarias, se estima en hasta US\$13.3 mil millones, y aproximadamente el 60% será aportado por el gobierno mexicano a través del uso de fondos públicos, y aproximadamente 40% se espera que sea financiado con una combinación de créditos bancarios (principalmente a través de la deuda contratada conforme al Contrato de Crédito) y la oferta de valores de deuda en los mercados de capitales nacionales e internacionales, incluyendo las Notas ofrecidas en este prospecto.

El siguiente diagrama resume el plan de financiamiento para el desarrollo del Nuevo Aeropuerto, incluyendo la aportación del gobierno mexicano de los fondos del presupuesto federal:





La siguiente tabla muestra el calendario de inversión del presupuesto total del proyecto para la construcción de la primera etapa del Nuevo Aeropuerto de 2015 a 2022, incluyendo la construcción de la infraestructura del Nuevo Aeropuerto, compuesto por el edificio terminal, torres de control, pistas e instalaciones auxiliares y otras obras de construcción necesarias para la realización del proyecto.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 <sup>(1)</sup>	2022 <sup>(1)</sup>	TOTAL	Como % de Inversión Total
Infraestructura aeroportuaria .....	16.9	503.3	1,253.9	2,778.4	2,909.9	1,476.9	36.7	0.2	8,976.1	67.5%
Diseño, ingeniería y gestión de proyectos .....	236.0	347.5	382.8	474.2	390.8	149.3	118.0	1.6	2,100.0	15.8%
CONAGUA .....	-	534.8	656.5	52.5	-	-	-	-	1,243.8	9.4%
Escalada .....	-	8.5	52.9	149.0	183.2	118.2	1.1	-	512.8	3.9%
Obras preliminares .....	-	57.1	45.8	142.6	146.0	75.6	0.7	-	467.7	3.5%
<b>Inversión total.....</b>	<b>252.9</b>	<b>1,451.1</b>	<b>2,391.9</b>	<b>3,596.8</b>	<b>3,629.8</b>	<b>1,819.9</b>	<b>156.5</b>	<b>1.7</b>	<b>13,300.5</b>	<b>100.0%</b>

(1) Montos en 2021 y 2022 están asociados a retenciones esperadas.

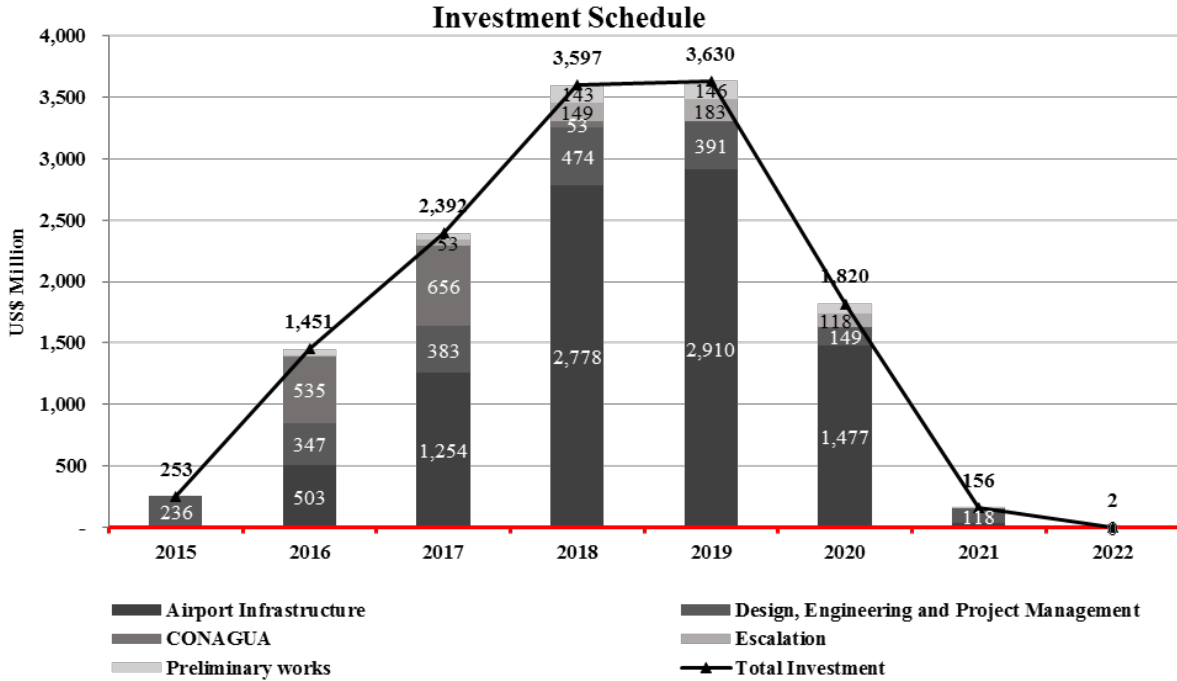
Fuente: Nuevo Desarrollador, con información de Parsons. Cifras sujetas a ajustes continuos a medida en que la adquisición avanza.

Las obras hidráulicas asociadas con la construcción del Nuevo Aeropuerto incluirán la creación de nuevas lagunas de regulación de aguas que permita la regulación de flujos de agua con fines de prevención de inundaciones, así como nuevas plantas de tratamiento de agua, alcantarillado y rehabilitación de lechos de ríos y la mejora del sistema de drenaje para los alrededores.

### Calendario de Construcción e Inversión

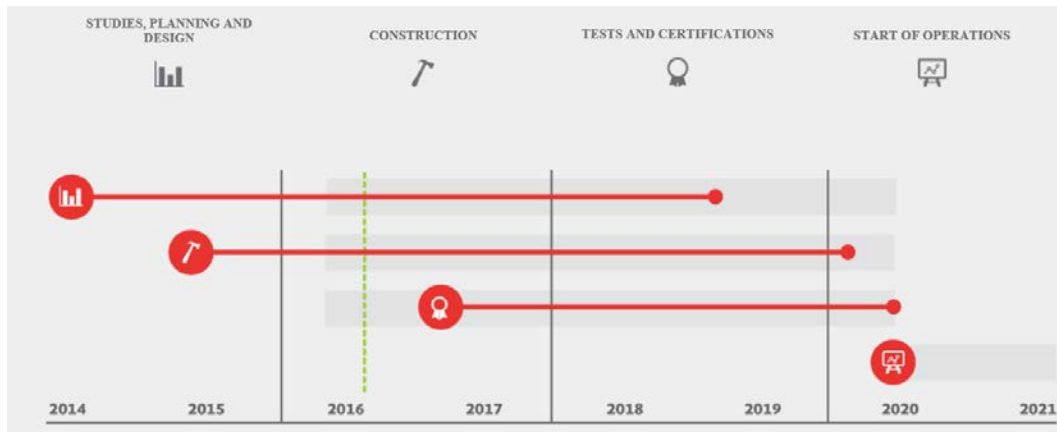
El calendario de construcción del Nuevo Aeropuerto definirá el calendario del financiamiento. Antes del inicio de la construcción en el tercer trimestre de 2015, la inversión en las actividades preliminares para el proyecto de construcción del Nuevo Aeropuerto comenzó después de que el proyecto fue anunciado el 3 de septiembre de 2014, con financiamiento combinado de US\$281 por parte del gobierno mexicano, así como de US\$1 mil millones de desembolso del Contrato de Crédito.

La inversión de 2016-2022 está programada según lo expuesto en la siguiente gráfica, sujeto a la recepción de las aprobaciones para los desembolsos requeridos del presupuesto federal de México:



De acuerdo con el calendario de construcción, se espera que el Nuevo Aeropuerto inicie operaciones en octubre de 2020. Creemos que el programa en general, incluyendo la ingeniería de conceptos críticos, la asignación de contratos de construcción y las obras de construcción tempranas, se terminarán en la fecha prevista para completar el proyecto a tiempo.

El siguiente cuadro presenta un cronograma general para la construcción que muestra el calendario estimado del comienzo y finalización de cada etapa:



Los estudios, la planeación y el diseño para la construcción del Nuevo Aeropuerto comenzaron en mayo de 2014, con la elaboración del Plan Maestro, así como el inicio de los estudios geotécnicos. De acuerdo con el programa de construcción, las obras de construcción se asignarán en 21 paquetes de licitación que se otorgarán a empresas de construcción después de procesos de licitación pública. El primer conjunto de paquetes está relacionado con trabajos preliminares de construcción (incluyendo los cimientos, sistemas eléctricos, nivelación de tierra), el segundo conjunto es para la construcción de la infraestructura de los servicios principales (incluyendo el edificio terminal) y la tercera y última es para la construcción de edificios y estaciones en relación con la operación del Nuevo Aeropuerto (incluyendo las estaciones de bomberos, estacionamientos, centro de operaciones).

Al 30 de junio de 2016, las obras de construcción y civiles preliminares estaban en marcha y el proceso de licitación de los contratos de construcción habían comenzado. El plan para 2016 es adjudicar 11 de dichos contratos por un valor total de US\$5.5 mil millones, incluyendo para obras relacionadas con la construcción de las pistas 2 y 3, una subestación eléctrica y trabajos preparatorios de la terminal y de la balsa terminal. La construcción del edificio terminal se espera que comience en diciembre de 2016, con la cimentación, y su finalización está programada en mayo de 2018.

De acuerdo con el programa de construcción, se espera que el Nuevo Aeropuerto inicie operaciones en octubre de 2020. Creemos que el programa en general, incluyendo la ingeniería de conceptos críticos, la asignación de contratos de construcción y las obras de construcción tempranas, se terminarán en la fecha prevista para completar el proyecto a tiempo.

## DESCRIPCIÓN DE LAS NOTAS

*El Emisor emitirá Notas por un monto de principal total de US\$2,000,000,000, en dos series de Notas (cada una, una “serie”): Notas garantizadas preferentes al 4.250% por un monto de principal total de US\$1,000,000,000 con vencimiento en 2026 (las “Notas 2026”) y Notas garantizadas preferentes al 5.500% por un monto de principal total de US\$1,000,000,000 con vencimiento en 2046 (las “Notas 2046”) y, junto con las Notas 2026, las “Notas”). Las Notas 2026 serán emitidas de conformidad con un convenio de emisión (el “Convenio de Emisión 2026”) celebrado por el Emisor, HSBC Bank USA, National Association, como fiduciario (el “Fiduciario de Emisión”), agente de pago y agente de transferencia y los Agentes de Garantía. Las Notas 2046 serán emitidas de conformidad con un convenio de emisión (el “Convenio de Emisión 2046”) y, junto con el Convenio de Emisión 2026, los “Convenios de Emisión”) celebrado por el Emisor, el Fiduciario de Emisión, como fiduciario, agente de pago y agente de transferencia y los Agentes de Garantía. El siguiente resumen de algunas disposiciones de los Convenios de Emisión y las Notas no es completo y está sujeto a, y calificado en su totalidad por referencia a, todas las disposiciones de los Convenios de Emisión y las Notas, según corresponda. Los tenedores de las Notas tendrán derecho a los beneficios de, estarán obligados por, y se considerará que tienen conocimiento de, todas las disposiciones de los Convenios de Emisión y las Notas, incluyendo, sin limitación, las inmunidades y derechos del Fiduciario de Emisión. Las copias de los Convenios de Emisión serán archivadas en la oficina fiduciaria del Fiduciario de Emisión en la Ciudad de Nueva York y pueden ser inspeccionados bajo petición.*

### General

Las Notas constituyen instrumentos de deuda garantizada preferente del fideicomiso irrevocable de administración y pago creado de conformidad con el Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago Número 80460 (el “Emisor”) actuando a través de Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria, no en su capacidad individual, sino únicamente como fiduciario. El Emisor es un fideicomiso de propósito especial creado de conformidad con las leyes de México.

Las Notas 2026 serán debidas y pagaderas el 31 de octubre de 2026 y las Notas 2046 serán debidas y pagaderas el 31 de octubre de 2046. Las Notas estarán, y todas nuestras deudas pendientes (aproximadamente Ps.18,468.9 millones (US\$1.0 mil millones) al 30 de junio de 2016) garantizadas por un derecho de garantía en primer lugar y grado sobre: (i) el derecho de cobro de cargos de pasajeros por el uso del Aeropuerto Existente y, a partir del inicio de sus operaciones comerciales, del Nuevo Aeropuerto, (ii) todas las indemnizaciones de seguro pagaderas con respecto a la interrupción parcial o total de la operación de los Aeropuertos, (iii) toda indemnización en relación con ciertos eventos de expropiación que afectan a cualquiera de los Aeropuertos, (iv) todos los recursos de las fianzas que pagan las aerolíneas que operan de tiempo en tiempo en cualquiera de los Aeropuertos en relación con el cobro que hacen de los cargos de pasajeros en cualquiera de los Aeropuertos, (v) todos los montos depositados en cuentas mantenidas por el Fideicomiso de Garantía, y (vi) todos los demás bienes de cualquier tipo y naturaleza que de tiempo en tiempo sean aportados al Fideicomiso de Garantía para el beneficio de los acreedores garantizados del Emisor (conjuntamente, el “Colateral”).

### Intereses

Las Notas 2026 devengarán intereses a una tasa del 4.250% anual y las Notas 2046 devengarán intereses a una tasa del 5.500% anual, en cada caso, del 29 de septiembre de 2016 o desde la fecha de pago de intereses inmediatamente anterior a la que se hayan pagado intereses, pagaderos por semestres vencidos el 30 de abril y el 31 de octubre de cada año, comenzando el 30 de abril de 2017, a los tenedores de las Notas de registro a las 5:00 pm (hora de Nueva York) el 15 de abril o 16 de octubre respectivamente, inmediatamente antes de la fecha de pago de intereses correspondientes (la “Fecha de Registro”). Los intereses de las Notas se calcularán sobre la base de un año de 360 días de doce meses de 30 días.

### Montos Adicionales

El Emisor hará los pagos de, o en relación con, el principal, la prima (en su caso) y los intereses sobre las Notas libres de, y sin retención o deducción por o a cuenta de cualquier, impuesto, gravamen, derecho, contribución u otro cargo gubernamental, presente o futuro, independientemente de cómo sea y donde sea impuesto, tasado,

aplicado o cobrado, incluidos los intereses, adiciones a impuestos o sanciones aplicables (“Impuestos”), a menos que dicha retención o deducción sea obligatoria por ley.

Si el Emisor o cualquier agente de pago está obligado a deducir o retener cualquier cantidad por Impuestos por cuenta de México (o cualquier subdivisión política de México o de cualquier autoridad de México con el poder de aplicar impuestos) o cualquier otra jurisdicción (o cualquier subdivisión política o cualquier autoridad de la misma o en la misma) desde o a través de la que se realizan los pagos (cada una, una “Jurisdicción Relevante”), el Emisor pagará a un tenedor de una Nota los montos adicionales (“Montos Adicionales”) que sean necesarios para que la cantidad neta recibida por dicho tenedor no sea menor que la cantidad que tal tenedor hubiera recibido si tales Impuestos no hubiesen sido retenidos o deducidos, en la inteligencia de que, para efectos fiscales en México, se considerará e interpretará el pago de tales Montos Adicionales como intereses adicionales.

La anterior obligación de pagar Montos Adicionales a cualquier tenedor de Notas, sin embargo, no se aplicará a, o con respecto a:

(a) Impuestos que no hubiesen sido tasados, gravados, cargados o cobrados sino por el hecho de que el tenedor o beneficiario de la Nota (o un fiduciario, fideicomitente, beneficiario, miembro o accionista o poseedor de un poder sobre, dicho tenedor, si el tenedor es un patrimonio, fideicomiso, asociación o sociedad), es nacional de o ha sido domiciliado en, o es residente de, o participa o ha participado en una actividad comercial o negocio o mantiene o ha mantenido un establecimiento permanente, o está o ha estado físicamente presente en una Jurisdicción Relevante o de otro modo tiene o ha tenido alguna relación con una Jurisdicción Relevante que no sea la mera adquisición, tenencia o propiedad de, o el cobro del principal de, y la prima (en su caso) o intereses sobre, una Nota;

(b) Impuestos que no hubiesen sido tasados, gravados, cargados o cobrados sino por el hecho de que, cuando la presentación para recibir pago sea necesaria, la Nota fue presentada más de 30 días después de la fecha en que dicho pago venció y era exigible o fue provisionado, lo que suceda después, excepto en la medida en que su tenedor o propietario hubiese tenido derecho a Montos Adicionales si la Nota hubiese sido presentada para pago en cualquier día durante dicho periodo de 30 días (y no se hayan pagado Montos Adicionales por o a cuenta de retenciones o deducciones adicionales como resultado de la presentación después de dicho periodo de 30 días);

(c) cualquier Impuesto sobre patrimonios, herencias, donaciones, ventas, timbre, transferencia, consumo o bienes personales o Impuestos similares;

(d) cualquier Impuesto que deba ser pagado salvo por una deducción o retención de pagos en o con respecto a la Nota de que se trate;

(e) Impuestos que no hubiesen sido tasados, gravados, cargados o cobrados sino por el incumplimiento del tenedor o propietario de la Nota en la entrega de una certificación, identificación, información, documentación u otra evidencia con respecto a la nacionalidad, residencia o identidad del tenedor o propietario o su relación con una Jurisdicción Relevante, si (i) el cumplimiento es obligatorio por ley, norma, reglamento o práctica administrativa de una Jurisdicción Relevante como condición para el entero, la reducción o la exención de todos o parte de dichos Impuestos y (ii) el Emisor ha entregado a los tenedores registrados una notificación por escrito con por lo menos 30 días de anticipación a la primer fecha de pago con respecto a la que dicha certificación, identificación, información, documentación u otra evidencia es obligatoria para que los tenedores estén obligados a entregar dicha información e identificación;

(f) cualquier pago sobre la Nota a un tenedor que sea un fiduciario, una *partnership*, una sociedad de responsabilidad limitada gravada como una *partnership* para efectos del impuesto sobre la renta federal de Estados Unidos o cualquier persona salvo por el propietario único de cualquier pago en la medida en que un fideicomisario o fideicomitente con respecto a dicho fiduciario, un socio de dicha *partnership*, un miembro de dicha sociedad de responsabilidad limitada, o el propietario del pago, no hubiese tenido derecho a los Montos Adicionales si fideicomisario, fideicomitente, socio, miembro o propietario hubiese sido el tenedor de la Nota;

(g) cualquier retención o deducción que sea impuesta a la Nota que sea presentada para su pago, cuando la presentación sea obligatoria, por o a nombre de un tenedor que hubiese sido capaz de evitar dicha retención o deducción presentando la Nota a otro agente de pago en un estado miembro de la Unión Europea;

(h) cualquier retención o deducción obligatoria sobre un pago por una autoridad fiscal salvo por una Jurisdicción Relevante; o

(i) cualquier combinación de Impuestos y/o retenciones o deducciones descritas en los incisos (a) a (h) anteriores.

Las limitaciones a nuestras obligaciones de pagar Montos Adicionales establecidas en el inciso (e) anterior no aplicarán si (i) el suministro de información, documentación u otra evidencia descrita en el inciso (e) sería materialmente más oneroso, en forma, procedimiento o en la sustancia de la información revelada, a un tenedor o propietario de una nota, que la información comparable u otros requerimientos de información impuestos conforme a la legislación tributaria de Estados Unidos (incluyendo el tratado sobre el impuesto sobre la renta entre México y Estados Unidos), y la práctica administrativa, o (ii) con respecto a los impuestos en México o cualquier subdivisión política o autoridad tributaria de México, el inciso (a), fracción II, del Artículo 166 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta de México (o una disposición sustituta o equivalente, o una disposición que la sustituya que sea sustancialmente similar a dicho Artículo, ya sea incluido en cualquier ley o reglamento) está vigente, a menos que (a) el suministro de información, documentación u otra evidencia descrita en el inciso (e) anterior está expresamente requerido por ley, reglamento, las leyes mexicanas aplicables o la práctica administrativa oficial para aplicar el inciso (a), fracción II, del Artículo 166 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta de México (o una disposición sustituta o equivalente), (b) el Emisor no puede obtener la información, documentación u otra evidencia necesaria para cumplir con las leyes y reglamentos mexicanos aplicables por su propia cuenta con la diligencia razonable, y (c) el Emisor, según corresponda, cumple con los requisitos para la aplicación de las leyes y reglamentos mexicanos aplicables.

Además, el inciso (e) anterior no requiere, y no se interpretará como que requiere, que cualquier tenedor, incluyendo cualquier fondo de pensiones no mexicano, fondo de retiro, organización exenta de impuestos o institución financiera, registre, en la medida en que sea aplicable, ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público de México o el Servicio de Administración Tributaria para establecer la elegibilidad para una exención o una reducción de los impuestos de retención mexicanos.

Como se establece en “—Pagos y Agentes de Pago”, todos los pagos con respecto a las Notas estarán sujetos a cualquier retención o deducción obligatoria conforme a la Sección 1471(b) del Código de Recaudación Interna de 1986, con sus reformas (el “Código”), o de otro modo impuesta de conformidad con las Secciones 1471 a 1474 del Código, cualquier reglamento emitido conforme a dicho Código o su interpretación oficial o cualquier ley que implemente un enfoque intergubernamental (conjuntamente, “FATCA”), y no estaremos obligados a pagar Montos Adicionales por tal deducción o retención requerida de acuerdo con FATCA.

Salvo indicación en contrario, las referencias en cualquier contexto al pago de principal de, y primas, en su caso, o intereses sobre, cualquier Nota, se considerará que incluyen el pago de Montos Adicionales en la medida en que, en dicho contexto, los Montos Adicionales son, fueron o serían pagaderos con respecto a ello.

### **Emisiones Adicionales**

El Emisor emitirá inicialmente Notas por un monto total de US\$2,000,000,000, pero podrá, sujeto a las limitaciones establecidas en “—Obligaciones de No Hacer del Emisor—Limitación en Endeudamiento”, emitir las Notas 2026 por un monto de principal ilimitado de conformidad con el Convenio de Emisión 2026 y las Notas 2046 por un monto de principal ilimitado de conformidad con el Convenio de Emisión 2046. El Emisor podrá, sin su consentimiento, emitir Notas 2026 adicionales o Notas 2046 adicionales (conjuntamente, las “Notas Adicionales”) en una o más operaciones, que tengan términos sustancialmente idénticos (salvo por el precio de emisión, fecha de emisión y fecha en la que se devengarán los intereses) que las Notas 2026 o las Notas 2046, respectivamente, emitidas en la Fecha de Emisión. Las Notas Adicionales podrán ser emitidas con los mismos o diferentes números CUSIP; en el entendido, sin embargo, que a menos que las Notas Adicionales sean emitidas bajo un número CUSIP diferente, las Notas Adicionales son parte de las misma “emisión” para efectos del impuesto sobre la renta federal de

Estados Unidos. Las Notas Adicionales de una serie serán consolidadas y forman una única clase con las otras Notas de dicha serie emitidas en la Fecha de Emisión, para que, entre otras cosas, los tenedores de cualquiera de las Notas Adicionales de cualquier serie tengan el derecho de votar conjuntamente con los tenedores de dicha serie de Notas emitidas en la Fecha de Emisión como una clase.

### **Forma, Denominación y Registro**

Las Notas Globales (y los derechos sobre las mismas) serán únicamente nominativas sin cupones de intereses en denominaciones de US\$200,000 y múltiplos enteros de US\$1,000 en exceso de dicha cifra. Las notas no serán emitidas al portador. Las Notas ofrecidas y vendidas con base en la Regla 144A serán emitidas en forma de una o más Notas Globales Conforme a la Regla 144A. Las Notas ofrecidas y vendidas con base en el Reglamento S serán emitidas en forma de una o más Notas Globales Conforme al Reglamento S. Cada una de las Notas Globales estará registrada a nombre de DTC o su nominado y depositada en HSBC Bank USA, National Association como custodio de DTC. Los derechos en las Notas Globales constarán en, y las transmisiones de las mismas surtirán efectos únicamente a través de, los asientos en los libros que mantiene DTC y sus participantes directos e indirectos (incluyendo Euroclear y Clearstream).

### **Pagos y Agentes de Pago**

Realizaremos todos los pagos de las Notas exclusivamente en la moneda de Estados Unidos que al momento del pago sea la moneda de curso legal para el pago de deudas públicas y privadas.

Realizaremos todos los pagos de principal y los intereses de las Notas al Fiduciario de Emisión, quien pasará los fondos a los agentes de pago o a los tenedores de las Notas. Inicialmente, el Fiduciario de Emisión actuará como registrador, agente de transferencia y agente de pago de las Notas.

Realizaremos los pagos de principal contra la entrega de las Notas correspondientes en la oficina indicada del Fiduciario de Emisión o cualquiera de los agentes de pago. Realizaremos los pagos de intereses en las notas a las Personas en cuyo nombre las Notas estén registradas al cierre de operación el décimo quinto día inmediatamente anterior a la fecha de vencimiento del pago. Los pagos de principal e intereses con respecto a cada nota global serán realizados mediante transferencia electrónica de fondos inmediatamente disponibles a DTC. Los pagos de principal e intereses con respecto a las notas certificadas serán realizados mediante cheques en dólares de EE.UU. girados en un banco en la Ciudad de Nueva York y enviados por correo al tenedor de la Nota a su domicilio registrado. A partir de la aplicación por el tenedor de Notas por un monto de principal total de por lo menos US\$1.0 millones a la oficina indicada del fiduciario o cualquier agente de pago por lo menos 15 días antes de la fecha de vencimiento del pago con respecto a una Nota, dicho pago podrá ser realizado mediante la transferencia a una cuenta bancaria en dólares de EE.UU. mantenida por el destinatario en un banco en la Ciudad de Nueva York.

Todos los pagos estarán sujetos en todos los casos a las leyes y reglamentos aplicables en materia fiscal y otras materias, pero sin perjuicio a las disposiciones de “—Montos Adicionales”. Para efectos del enunciado anterior, la frase “leyes y reglamentos aplicables en materia fiscal y otras materias” incluirá cualquier obligación de nosotros de retener o deducir de un pago conforme a FATCA. No se cobrarán comisiones o gastos a los tenedores con respecto a dichos pagos.

Sujeto a las leyes aplicables en materia de bienes abandonados, el Fiduciario de Emisión y los agentes de pago nos pagarán, a nuestra solicitud, los fondos que tengan el pago del principal o intereses que aún no hayan sido reclamados por dos años y, posteriormente, los tenedores que tengan derecho a dichos fondos deben buscarlos para el pago como nuestros acreedores generales. Después de que el Fiduciario de Emisión o los agentes de pago nos devuelvan dichos fondos, ni el Fiduciario de Emisión ni los agentes de pago serán responsables frente a los tenedores de dichos fondos.

### **Compras de Mercado Abierto**

En la medida permitida por la ley aplicable, el Emisor y sus afiliadas podrán en cualquier momento y de tiempo en tiempo comprar Notas o un derecho en las mismas en el mercado abierto o a cualquier precio.

## Amortización Opcional

Podemos amortizar en una o más ocasiones algunas o todas las Notas antes de su vencimiento.

Las Notas 2026 serán amortizables, en su totalidad o en parte, a nuestra elección en cualquier momento y de tiempo en tiempo, antes del 31 de julio de 2026 (tres meses antes del vencimiento programado de las Notas 2026) (la “Fecha de Llamada de las Notas 2026”), a un precio de amortización igual a lo que resulte mayor entre (i) 100% del principal de las Notas 2026 a ser amortizadas o (ii) la suma de los valores actuales de los pagos restantes programados de principal e intereses sobre los mismos si se amortizan en la Fecha de Llamada de las Notas 2026 (excluyendo los intereses devengados y no pagados hasta la fecha del amortización) descontados a la fecha del amortización semestralmente (asumiendo un año de 360 días consistente en doce meses de 30 días) a la Tasa del Tesoro aplicable más 45 puntos base, más, en ambos casos, los intereses devengados y no pagados, en su caso, hasta la fecha de amortización.

Las Notas 2026 serán amortizables, en su totalidad o en parte, a nuestra elección en cualquier momento y de tiempo en tiempo, antes del 31 de julio de 2026 (tres meses antes del vencimiento programado de las Notas 2026), a un precio de amortización igual a 100% del monto de principal de las Notas 2026 por amortizar más los intereses devengados y no pagados, en su caso, a la fecha de amortización.

Las Notas 2046 serán amortizables, en su totalidad o en parte, a nuestra elección en cualquier momento y de tiempo en tiempo, antes del 30 de abril de 2046 (seis meses antes del vencimiento programado de las Notas 2046) (la “Fecha de Llamada de las Notas 2046”), a un precio de amortización igual a lo que resulte mayor entre (i) 100% del principal de las Notas 2026 a ser amortizadas o (ii) la suma de los valores actuales de los pagos restantes programados de principal e intereses sobre los mismos si se amortizan en la Fecha de Llamada de las Notas 2026 (excluyendo los intereses devengados y no pagados hasta la fecha del amortización) descontados a la fecha de amortización semestralmente (asumiendo un año de 360 días consistente en doce meses de 30 días) a la Tasa del Tesoro aplicable más 50 puntos base, más, en ambos casos, los intereses devengados y no pagados, en su caso, hasta la fecha de amortización.

Las Notas 2046 serán amortizables, en su totalidad o en parte, a nuestra elección en cualquier momento y de tiempo en tiempo, comenzando el 30 de abril de 2046, seis meses antes del vencimiento programado de las Notas 2046), a un precio de amortización igual a 100% del monto de principal de las Notas 2046 por amortizar más los intereses devengados y no pagados, en su caso, a la fecha de amortización.

Las Notas llamadas para amortización vencen en la fecha fijada para su amortización (la “Fecha de Amortización”). Los avisos de amortización serán enviados por correo de primera clase por lo menos 30 (treinta) pero no más de 60 (sesenta) días antes de la Fecha de Amortización a cada titular de Notas por amortizar a su domicilio registrado. En tanto que las Notas estén listas en la SGX-ST y las normas de la SGX-ST así lo requieran, el Emisor hará que los avisos de amortización sean anunciados a través de la SGX-ST. El aviso de amortización de las Notas indicará el importe por amortizar. En y después de la Fecha de Amortización, los intereses dejan de devengarse en las Notas que se amortizan. Si no se amortizan en cualquier momento todas las Notas, el Fiduciario de Emisión seleccionará las Notas por lote o en forma proporcional o por cualquier otro método que el Fiduciario de Emisión considere justo y apropiado.

Para la determinación del precio de amortización opcional, las siguientes definiciones son aplicables:

“Emisión Comparable del Tesoro” significa el o los valores del Tesoro de Estados Unidos elegidos por un Banquero de Inversión Independiente como valores que tienen un vencimiento real o interpolado que pudiera ser utilizado, al momento de la selección y de conformidad con la práctica financiera consuetudinaria, en la fijación del precio de nuevas emisiones de valores de deuda corporativos con un vencimiento comparable en la Fecha de Llamada de las Notas 2026 con respecto a las Notas 2026, o la Fecha de Llamada de las Notas 2046 con respecto a las Notas 2046.

“Precio Comparable del Tesoro” significa, con respecto a cualquier fecha de amortización, (i) el promedio de cinco Cotizaciones del Operador de Referencia del Tesoro para dicha fecha de amortización, después de excluir



las Cotizaciones del Operador de Referencia del Tesoro más alta y más baja, o (ii) si el Banquero de Inversión Independiente no es capaz de obtener por lo menos cinco de tales Cotizaciones del Operador de Referencia del Tesoro, el promedio de todas las Cotizaciones del Operador de Referencia del Tesoro obtenidas por el Banquero de Inversión Independiente.

“Banquero de Inversión Independiente” significa uno de los Operadores de Referencia del Tesoro nombrado por el Emisor de tiempo en tiempo para actuar como el “Banquero de Inversión Independiente”.

“Operador de Referencia del Tesoro” significa Citigroup Global Markets Inc., HSBC Securities (USA) Inc. y J.P. Morgan Securities LLC, o sus respectivas afiliadas o respectivos sucesores que son los operadores principales de valores del gobierno de Estados Unidos en la Ciudad de Nueva York (“Principales Operadores del Tesoro”), y otras dos firmas de banqueros de inversión reconocidas a nivel nacional como los Principales Operadores del Tesoro seleccionados de tiempo en tiempo por el Emisor; *en el entendido, sin embargo*, que si cualquiera de los anteriores deja de ser un Principal Operador del Tesoro, el Emisor lo sustituirá por otra firma de banqueros de inversión reconocida nacionalmente que sea un Principal Operador del Tesoro.

“Cotización del Operador de Referencia del Tesoro” significa, con respecto a cada Operador de Referencia del Tesoro y cualquier fecha de amortización, el promedio, que determine el Banquero de Inversión Independiente, de los precios de oferta y demanda de la Emisión Comparable del Tesoro (expresados en cada caso como un porcentaje de su monto de principal) cotizados por escrito al Banquero de Inversión Independiente por dicho Operador de Referencia del Tesoro a las 3:30 p.m, hora de Nueva York, el tercer día hábil anterior a dicha fecha de amortización.

“Tasa del Tesoro” significa, con respecto a cualquier fecha de amortización, la tasa anual igual al rendimiento a vencimiento semestral equivalente (calculado al tercer día hábil inmediatamente anterior a tal fecha de amortización) de la Emisión Comparable del Tesoro, asumiendo un precio de la Emisión Comparable del Tesoro (expresado como un porcentaje de su monto de principal) igual al Precio Comparable del Tesoro para esa fecha de amortización.

### **Amortización Opcional en caso de Evento Fiscal**

El Emisor podrá en cualquier momento amortizar cada serie de Notas a su elección, en su totalidad, pero no en parte, a un precio de amortización igual al 100% del monto de principal insoluto en esa fecha de las Notas, más los intereses devengados y no pagados sobre el mismo, pero excluyendo, la fecha de amortización y los Montos Adicionales pagaderos con respecto a los mismos, si el Emisor certifica al Fiduciario de Emisión (en la manera prescrita a continuación) que:

(a) el Emisor está o estará obligado a pagar a Montos Adicionales en relación con los pagos de intereses o montos considerados intereses, sobre las Notas con respecto a las retenciones de impuestos que excedan el 4.9% (los “Montos Adicionales Excedentes”) como resultado de cualquier cambio a o reforma a las leyes o reglamentos de una Jurisdicción Relevante o de cualquier subdivisión política o autoridad gubernamental que tenga el poder para gravar, o cualquier cambio de aplicación general en la aplicación o interpretación oficial de dichas leyes o reglamentos cuyo cambio o reforma surta efectos o, en el caso de un cambio en la posición oficial, se anuncie en o después de la fecha de emisión de las Notas y la fecha en que una Jurisdicción Relevante se convierta en Jurisdicción Relevante; y

(b) dicha obligación no puede evitarse adoptando medidas razonables disponibles para el Emisor;

*en el entendido, sin embargo*, que la notificación de amortización, que especificará la fecha de amortización y el precio de amortización, no se entregará antes de los 60 (sesenta) días anteriores a la fecha en que el Emisor estaría obligado a pagar dichos Montos Adicionales Excedentes si un pago con respecto a las Notas estuviese vencido en esa fecha.

A más tardar 15 (quince) días (a menos que el Fiduciario de Emisión acepte un plazo más corto) antes de dar la notificación de amortización como se describe en las cláusulas anteriores, el Emisor entregará un certificado

de funcionario al Fiduciario de Emisión indicando que el Emisor tiene derecho a realizar tal amortización de acuerdo con los términos del Convenio de Emisión correspondiente y estableciendo en detalle razonable una relación de hechos relacionados. El certificado de funcionario estará acompañado de una opinión por escrito de un abogado independiente reconocido con experiencia en asuntos fiscales y otros en la Jurisdicción Relevante en el sentido de que:

(a) el Emisor está o estará obligado a pagar los Montos Adicionales Excedentes como resultado de dicho cambio o reforma; y

(b) todas las aprobaciones gubernamentales necesarias para que el Emisor lleve a cabo la amortización han sido obtenidas y están vigentes o indicando las aprobaciones necesarias que a la fecha de dicha opinión no se hayan obtenido.

### **Amortización Obligatoria Ante un Evento de Expropiación o Pérdida de la Concesión**

En la primera Fecha Trimestral que ocurre después de la recepción por el Emisor o el Fideicomiso de Garantía de cualquier Indemnización por Expropiación a nombre de, recibida por o pagada a o para cuenta del Emisor o el Fideicomiso de Garantía, el Emisor aplicará o hará que el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía aplique, según sea el caso, cualesquiera Recursos en Efectivo Netos para pagar anticipadamente, en forma proporcional, los montos insolutos de conformidad con la Deuda Garantizada Preferente del Emisor, incluyendo los Convenios de Emisión y el Contrato de Crédito.

En la primera Fecha Trimestral que ocurra después de cualquier Pérdida de la Concesión, el Emisor pagará anticipadamente, en forma proporcional, los montos insolutos de la Deuda Garantizada Preferente del Emisor, incluyendo los Convenios de Emisión y el Contrato de Crédito, igual al monto de los montos pagaderos a cualquier Desarrollador o para la cuenta de tal Desarrollador resultante de dicha Pérdida de la Concesión.

En caso de dicha amortización obligatoria, las Notas deberán ser amortizadas a un precio de amortización igual al 100% del monto de principal de las Notas a ser amortizadas, más los intereses devengados y no pagados, en su caso, a la fecha de amortización y cualesquiera Montos Adicionales por pagar con respecto a ello.

### **Garantía**

Para garantizar las obligaciones del Emisor de conformidad con las Notas, el Emisor otorgará un derecho de garantía en el Colateral a los Agentes de Garantía para el beneficio de los tenedores de las Notas. Consulte “Estructura de Financiamiento y Garantía—La Estructura de Amortización y Garantía”. La garantía sobre el Colateral y los derechos de los tenedores de los adeudos del Emisor, incluyendo las Notas, el Contrato de Crédito, los contratos de cobertura y cualquier Deuda Adicional contratada por el Emisor (conjuntamente, la “Deuda Garantizada Preferente”), estarán sujetos a las disposiciones del Convenio entre Acreedores, que se fecharán en la Fecha de Emisión de las Notas, entre el Emisor, el Agente Administrativo conforme al Contrato de Crédito, actuando en nombre y para el beneficio de los acreedores en virtud del mismo, el Fiduciario de Emisión, actuando en nombre y para el beneficio de los tenedores de las Notas y los Agentes de Garantía (el “Convenio entre Acreedores”). Consulte “Estructura de Financiamiento y Garantía—El Convenio entre Acreedores”.

### **Obligaciones de Hacer del Emisor**

De conformidad con los Convenios de Emisión, el Emisor acordará lo siguiente (entre otras obligaciones de hacer):

#### ***Cumplimiento de Leyes, Etc.***

El Emisor cumplirá con todas las Leyes Aplicables y todas las órdenes, escritos, mandamientos y decretos que son aplicables al Emisor o a sus negocios o bienes, excepto cuando su incumplimiento, individualmente o en conjunto, no pudiera razonablemente esperarse que tuviera un Efecto Sustancial Adverso.

El Emisor hará que el Aeropuerto Existente, el Proyecto y el Nuevo Aeropuerto (ya sea completamente construido o en construcción), estén en cumplimiento con los requerimientos del Plan de Manejo Ambiental y Social, el Plan de Acción de Principios del Ecuador (en su caso) y la Evaluación de Impacto Ambiental, excepto cuando dicho incumplimiento, individualmente o en conjunto, no pudiera razonablemente esperarse que tuviera un Efecto Sustancial Adverso.

### ***Pago de Obligaciones***

El Emisor pagará a su vencimiento todas sus obligaciones y responsabilidades, incluyendo (i) todas las obligaciones tributarias, contribuciones y cargos gubernamentales o gravámenes sobre el Emisor o sus bienes o activos, a menos que estén sujetos a una objeción de buena fe y para los que se hayan hecho reservas razonables; (ii) todas las primas adeudadas en las pólizas de seguro y (iii) todas las reclamaciones legales que, de no pagarse, se convertirían por ley en un Gravamen sobre sus bienes, excepto en el caso de los incisos (i), (ii) y (iii) cuando su incumplimiento, individualmente o en conjunto, no pudiera razonablemente esperarse que tuviera un Efecto Sustancial Adverso.

### ***Conservación de Existencia, Etc.***

El Emisor (i) conservará y mantendrá vigente el Contrato de Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México de conformidad con sus términos de acuerdo con las leyes de México y (ii) llevará a cabo todas las acciones razonables para obtener y mantener vigentes todas las Autorizaciones Gubernamentales y todos los demás derechos, privilegios, licencias y franquicias necesarios o convenientes en el curso normal de sus negocios, excepto cuando el no mantener dichas Autorizaciones Gubernamentales no pudiera, individualmente o en conjunto, razonablemente esperarse que tuviera un Efecto Sustancial Adverso.

### ***Libros y Registros***

El Emisor mantendrá libros de registro y cuentas de conformidad con los GAAP mexicanos aplicados de manera consistente y de conformidad con los requisitos aplicables de cualquier Autoridad Gubernamental que tenga jurisdicción regulatoria sobre el Emisor.

### ***Derechos de Inspección***

Permitir razonablemente que los representantes del Fiduciario de Emisión, bajo la dirección de funcionarios del Emisor, visiten e inspeccionen cualquiera de las propiedades del Emisor y examinen sus registros corporativos, financieros y operativos, no más de una vez por ejercicio fiscal a costa de los tenedores de las Notas y en intervalos razonables durante horas hábiles normales, previa notificación por escrito con anticipación razonable al Emisor, *en el entendido* de que exista un Evento de Incumplimiento, el Fiduciario de Emisión (o cualquiera de sus representantes o contratistas independientes) podrá realizar cualquiera de los anteriores, con la frecuencia que razonablemente se desee a costa del Emisor en cualquier momento durante horas hábiles normales y sin previo aviso. El Emisor no estará obligado a revelar información al Fiduciario de Emisión que esté prohibida por la Ley Aplicable o por contrato o que está sujeta a obligaciones de confidencialidad de abogado-cliente o privilegio similar o que constituya un producto de trabajo de abogado.

### ***Mantenimiento de Existencia Separada***

El Emisor llevará a cabo todo lo necesario para mantener su existencia separada de cualquier Desarrollador o cualquier Afiliada de dicho Desarrollador (salvo por el Emisor), incluyendo, salvo por lo permitido por los Convenios de Emisión, el Convenio entre Acreedores, los Documentos de Garantía o los Contratos del Proyecto, (i) siempre viendo por sus propios gastos de operación y obligaciones con sus propios fondos; (ii) manteniendo sus activos y operaciones de forma separada a los de cualquier Desarrollador y sus Afiliadas, reflejando los activos y operaciones en estados financieros separados y distintos de los de cualquier Desarrollador y sus Afiliadas, y haciendo constar dichos activos y operaciones en libros y registros separados y distintos de los de cualquier Desarrollador y sus Afiliadas; (iii) no manteniendo cuentas mancomunadas con cualquier Desarrollador o sus Afiliadas o convertirse en garante u otro con respecto a cualquier Adeudo u Obligación Contractual de cualquier

Desarrollador o sus Afiliadas; (iv) no dirigiendo ni participando en la administración de cualquier Desarrollador o sus Afiliadas; (v) no realizando pagos o distribuciones de activos con respecto a una obligación de cualquier Desarrollador o sus Afiliadas u otorgado una reclamación adversa en cualquiera de sus activos para garantizar una obligación de cualquier Desarrollador o sus Afiliadas; (vi) no otorgando créditos o anticipos o extendiendo crédito a cualquier Desarrollador o sus Afiliadas; y (vii) no ostentándose como si hubiese acordado pagar, o como responsable de pagar (principal o secundariamente) obligaciones de cualquier Desarrollador o sus Afiliadas.

### ***Garantías Adicionales***

Inmediatamente a partir de la solicitud escrita del Fiduciario de Emisión o los Agentes de Garantía, y a costa y gasto del Emisor, el Emisor (i) corregirá cualquier defecto o error importante que pueda descubrirse en los Convenios de Emisión y en cualquier Documento de Garantía o en la celebración, reconocimiento, presentación o registro de los mismos; y (ii) hará, celebrará, reconocerá, entregará, registrará, volverá a registrar, presentará, volverá a presentar, inscribirá y volverá a inscribir todos los actos, escrituras, transmisiones, prendas, contratos, hipotecas, escrituras de fideicomiso, cesiones, declaraciones de financiamiento y continuaciones de los mismos, declaraciones de terminación, notificaciones de cesión, transferencias, certificados, garantías y otros instrumentos que el Fiduciario de Emisión o los Agentes de Garantía puedan razonablemente requerir de tiempo en tiempo para (A) permitir al Emisor llevar a cabo legalmente y cumplir con sus obligaciones de conformidad con las Notas, (B) en la mayor medida permitida por la Ley Aplicable, sujetar las propiedades, los bienes, derechos o intereses del Emisor a los Gravámenes de conformidad con los Documentos de Garantía, (C) perfeccionar y mantener la validez, vigencia y prioridad de cualquiera de los Documentos de Garantía y cualquiera de los Gravámenes a ser creados en virtud de los mismos y (D) asegurar, transmitir, otorgar, ceder, transferir, preservar y proteger y confirmar más efectivamente al Fiduciario de Emisión en beneficio de los tenedores de las Notas los derechos otorgados o presuntamente otorgados de conformidad con los términos de los Documentos de Garantía.

### ***Contratos del Proyecto, Etc.***

El Emisor (i) cumplirá y observará todos los términos y disposiciones de los Contratos del Proyecto que deban ser cumplidos u observados por el Emisor, (ii) mantendrá los Contratos del Proyecto vigentes de los que sea parte, y (iii) ejercerá todos sus derechos, facultades discrecionales y recursos, en su caso, en virtud de los Contratos del Proyecto de los que sea parte de conformidad con sus términos y de manera consistente con (y sujeto a) las obligaciones del Emisor en los Convenios de Emisión y los Documentos de Garantía, en el caso de los incisos (i) a (iii) anteriores, salvo en la medida en que el incumplimiento de cualquiera de los anteriores, individualmente o en conjunto, no pudiera razonablemente esperarse que resulte en un Efecto Sustancial Adverso.

El Emisor (i) a solicitud razonable del Fiduciario de Emisión o de los Agentes de Garantía, hará al Desarrollador de que se trate las demandas y solicitudes de información e informes o de acción que el Emisor tenga derecho a realizar de conformidad con el Contrato de Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México o Contratos del Proyecto de los que el Desarrollador sea parte, (ii) notificará al Fiduciario de Emisión y a los Agentes de Garantía cualquier modificación, terminación, reforma o renuncia propuesta de la que tenga conocimiento a cualquier Contrato del Proyecto y (iii) notificará al Fiduciario de Emisión y a los Agentes de Garantía cualquier modificación, terminación, reforma o renuncia al, conforme o con respecto al Contrato de Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México.

### ***Destino de los Fondos***

El Emisor usará los recursos netos de la oferta de las Notas para pagar el Precio de Compra debido conforme a los Convenios de Cesión de Derechos y/o prepagar Adeudos insolutos.

### ***Calificación***

El Emisor se asegurará de que las Notas y todos los montos adeudados en virtud de los Convenios de Emisión califiquen en todo momento, en derecho de pago, a partir de la quiebra o insolvencia del Emisor, *pari passu* en derecho de pago con, proporcionalmente en el Colateral con, todos los demás Adeudos presentes y futuros del

Emisor garantizados por el Colateral, distintos de las obligaciones o Adeudos que obligatoriamente tengan preferencia por mandato de la Ley Aplicable o garantizados por un Gravamen Permitido.

### ***Obligación de Otorgar Garantía***

A partir de la adquisición de cualquier bien que no esté ya sujeto a un derecho de garantía en primer lugar y grado perfeccionado en favor del Agente de Garantías Extranjero, el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía o el Agente de Garantías Nacional para el beneficio de las Partes Garantizadas, el Emisor, a su costa, dentro de los 15 (quince) Días Hábiles a partir de dicha adquisición, (A) celebrará y otorgará debidamente, en forma y contenido razonablemente satisfactorios para los Agentes de Garantía, una aportación al Fideicomiso de Garantía de tales bienes y llevará a cabo cualquier acción (incluyendo la inscripción, la presentación de declaraciones de financiamiento conforme a UCC, el otorgamiento de notificaciones y el endoso de notificaciones a los documentos de titularidad) necesaria para otorgar en el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía, Gravámenes en primer lugar y grado válidos sobre los bienes que se pretende que sean transmitidos al Fideicomiso de Garantía, exigibles en contra de terceros de conformidad con sus términos; o (B) celebrará y otorgará debidamente hipotecas, prendas, cesiones y otros convenios de garantía, en forma y contenido razonablemente satisfactorios para los Agentes de Garantía, garantizando el pago de todas las Obligaciones Garantizadas y la constitución de Gravámenes sobre tales bienes y llevará a cabo cualquier acción (incluyendo la inscripción, la presentación de declaraciones de financiamiento conforme a UCC, el otorgamiento de notificaciones y el endoso de notificaciones a los documentos de titularidad) necesaria para otorgar en el Agente de Garantías Extranjero o el Agente de Garantías Nacional, según sea el caso, Gravámenes en primer lugar y grado válidos sobre los bienes que se pretende que estén sujetos a dichas hipotecas, prendas, cesiones y convenios de garantía, exigibles contra terceros de conformidad con sus términos.

Simultáneamente con la celebración de cualquier Contrato Swap, el Emisor deberá (A) firmar un Contrato de Garantía, y (B) presentar las declaraciones de financiamiento apropiadas de conformidad con UCC para el Distrito de Columbia para perfeccionar y proteger los Gravámenes preferentes creados conforme al Contrato de Garantía, cubriendo el Colateral descrito en el Contrato de Garantía.

### ***Swaps***

El Emisor celebrará y otorgará debidamente en los momentos que se especifican a continuación y mantendrá en pleno vigor y efecto en todo momento posterior:

(a) simultáneamente con la contratación de cualquier Deuda Adicional que devenga intereses a una tasa variable, uno o más Contratos Swap de Tasa de Interés con respecto al monto de principal nominal de toda la Deuda Adicional de tiempo en tiempo insoluta, Contratos Swap de Tasa de Interés que no contendrán obligaciones del Emisor de otorgar garantías salvo por el colateral otorgado en la respectiva fecha de celebración de dichos Contratos Swap de Tasa de Interés (incluyendo, para evitar dudas, cualquier obligación para cumplir con llamadas de margen (*margin calls*)); *en el entendido*, de que el monto de principal nominal que debe ser cubierto conforme a dichos Contratos Swap de Tasa de Interés podrá ser reducido de tiempo en tiempo en los siguientes montos: (i) el monto de principal nominal total cubierto en esa fecha conforme a los Contratos Swap de Tasa de Interés vigentes en tal fecha con respecto al Contrato de Crédito y (ii) el monto de cualquier reducción permanente de los compromisos del Contrato de Crédito; *en el entendido*, además, que el Emisor hará que el Monto No Cubierto no exceda de US\$3,000,000,000 en cualquier momento y los Pagos de Terminación de Contrato Swap que resulten de una reducción del monto de principal nominal que debe ser cubierto serán realizados por el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía, en nombre del Emisor, de fondos disponibles; y

(b) simultáneamente con la Contratación de cualquier Deuda Adicional que no esté denominada y por pagar en Dólares, Contratos Swap de Tipo de Cambio con respecto al monto de principal total de la Deuda Adicional y todos los pagos de intereses proyectados y otras Obligaciones del Servicio de la Deuda Adicional con respecto a dicha Deuda Adicional, mismos Contratos Swap de Tipo de cambio que no deberán contener obligaciones del Emisor de otorgar garantías salvo por las garantías otorgadas en la fecha respectiva de la celebración de dichos Contratos Swap de Tipo de Cambio (incluyendo, para evitar dudas, cualquier obligación de cumplir con llamadas de margen), y el Emisor deberá hacer que cada Contraparte Swap de dicho Contrato Swap se adhiera al Convenio entre Acreedores simultáneamente con la celebración de dicho Contrato Swap.

El Emisor hará que cada Contrato Swap Requerido (i) únicamente prevea la aceleración cruzada (y no el incumplimiento cruzado) al endeudamiento evidenciado por las Notas y los eventos de incumplimiento habituales establecidos en la documentación estandarizada publicada por ISDA y (ii) no incluya ninguna obligación salvo por la obligación consuetudinaria en la documentación estandarizada publicada por ISDA y las obligaciones de información; *en el entendido* de que lo anterior no se considerará que prohíbe disposiciones que no se ajustan a las definiciones estándar establecidas en la documentación estandarizada publicada por ISDA, siempre y cuando tales desviaciones de dichas definiciones estándar sean usuales o no menos favorables en cualquier aspecto importante al Emisor en comparación con la definición estándar pertinente establecida en la documentación estandarizada publicada por ISDA.

### ***Convenios de Cobranza***

El Emisor hará que cada Convenio de Cobranza celebrado por el Desarrollador de que se trate con una Aerolínea (excepto por Aerolíneas Exentas) después de la Fecha de Emisión, contenga un reconocimiento por dicha Aerolínea en el sentido de que (i) la misma será responsable de cobrar los cargos de pasajeros en el Aeropuerto Existente y, a partir de y después del inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, el Nuevo Aeropuerto, y (ii) depositará todos los cargos de pasajeros cobrados en una cuenta mantenida por el Fideicomiso de Garantía.

### ***Mantenimiento de Seguro***

El Emisor hará que el Desarrollador Existente y, a partir y después del inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, el Nuevo Desarrollador, mantenga las pólizas de seguro y sus endosos en vigor, con las aseguradoras actuales u otras aseguradoras financieramente sólidas y de buena reputación, que son requeridos de conformidad con los Convenios de Cesión de Derechos, las Concesiones y la Ley Aplicable.

### ***Deuda Subordinada***

El Emisor entregará, a más tardar 15 (quince) días antes de la contratación de cualquier Deuda Subordinada, o hará que se entregue al Fiduciario de Emisión, una Afirmación de Calificaciones de dos Agencias Calificadoras.

### **Obligaciones de No Hacer del Emisor**

De conformidad con los Convenios de Emisión, el Emisor acordará lo siguiente (entre otras obligaciones de no hacer):

#### ***Limitación en Endeudamiento***

(1) El Emisor no creará, incurrirá, asumirá o sufrirá la existencia de Adeudos pero podrá incurrir en Adeudos si:

(i) después de que surta efectos *pro forma* su Contratación y la aplicación de los recursos de la misma (excluyendo el monto total de cualquier Requerimiento de Reserva del Servicio de la Deuda de la Línea, Requerimiento de Reserva del Servicio de la Deuda de Emisión o Requerimiento de Reserva del Servicio de la Deuda Adicional, que existe o está contractualmente requerido a existir), la Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda promedio de los 2 (dos) Periodos Trimestrales inmediatamente anteriores a la Contratación de dicho Adeudo es igual o mayor a 1.20:1.00; o

(ii) la Razón de Cobertura de la Vigencia de la Concesión es igual o mayor a 1.20:1.00 al momento de su Contratación;

*en el entendido* que, para efectos de calcular la Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda con respecto a la Contratación de Adeudos:

(a) el monto total de compromisos conforme al Contrato de Crédito se considerará íntegramente dispuesto;

(b) la tasa de interés aplicable a cualquier Adeudo insoluto es igual a las tasas de interés aplicables a tal Adeudo para cada uno de los 2 (dos) Periodos Trimestrales inmediatamente anteriores a la fecha de determinación;

(c) la tasa de interés aplicable a cualquier Adeudo por Contratar es igual a la tasa de interés fija de tal Adeudo conforme al Convenio de Deuda Adicional de que se trate o conforme al Contrato Swap de que se trate vigente en la fecha de determinación;

(d) una tasa de interés fija hipotética igual al Tasa de Referencia se aplicará a (x) todos los Adeudos a ser Contratados que no devengan intereses a una tasa de interés fija conforme al Convenio de Deuda Adicional de que se trate o Contrato Swap de que se trate vigente en la fecha de determinación y (y) todas las cantidades de compromisos no dispuestos conforme al Contrato de Crédito que se asume han sido totalmente dispuestos;

(e) el Monto Neto de Cargos de Pasajeros a ser usado será el Monto Neto de Cargos de Pasajeros durante los Periodos Trimestrales aplicables; en el entendido de que, si cualquiera de las Tarifas de Pasajeros es ajustada por inflación o es de otro modo modificada durante los Periodos Trimestrales aplicables o durante el periodo desde la Fecha Trimestral más reciente a la fecha de determinación, en monto de los Cargos de Pasajeros que se usará para el cálculo del Monto Neto de Cargos de Pasajeros será el monto igual al volumen real de tráfico de pasajeros calculado con base en el volumen registrado durante los Periodos Trimestrales aplicables según se acredita en los 2 (dos) últimos Reportes de Volumen de Tráfico entregados de conformidad con el inciso (f) de "Requerimientos de Información", multiplicado por las Tarifas de Pasajeros, según corresponda, vigentes en la fecha de determinación (tomando en cuenta, para evitar dudas, las Tarifas de Pasajeros ajustadas o de otro modo modificadas).

(2) No obstante el inciso (1) anterior, el Emisor podrá contratar los siguientes Adeudos:

(a) Adeudos con respecto a las Notas, excluyendo Notas adicionales;

(b) Adeudos de conformidad con los Documentos del Crédito vigentes de tiempo en tiempo;

(c) Deuda Swap Requerida vigente de tiempo en tiempo;

(d) Deuda Refinanciada con respecto a la cual cada una de las siguientes condiciones han sido satisfechas:

(i) la Vigencia Promedio de la Deuda Refinanciada no será menor a la Vigencia Promedio del Adeudo que es refinanciado;

(ii) que el monto de principal total (o el valor acumulado inicial, en su caso) de la Deuda Refinanciada a la fecha del financiamiento propuesto no exceda del monto de principal total (o el valor acumulado a dicha fecha, en su caso) del Adeudo que está siendo refinanciado (más el monto de cualquier prima que se requiera pagar de acuerdo con los términos del instrumento que rija dicho Adeudo y el monto de gastos razonables incurridos por el Emisor en relación con dicho refinanciamiento);

(iii) que las fechas de pago de interés de la Deuda Refinanciada no caigan en fechas distintas a las Fechas Trimestrales y que los pagos de principal para la Deuda Refinanciada no caigan en fechas que no sean Fechas Trimestrales;

(iv) que el Emisor haya celebrado los Contratos Swap requeridos conforme a, y que de otra forma esté en cumplimiento con los requerimientos de “—Obligaciones de Hacer del Emisor—Swaps”, y

(v) que los Proveedores de Deuda Adicional con respecto a dicha Deuda Refinanciada o cualquier agente nombrado por ellos, hayan celebrado o se hayan adherido al Convenio entre Acreedores en o antes de la Contratación de dicha Deuda Refinanciada.

(e) Adeudos conforme a Líneas de Crédito; en el entendido de que el monto total de principal en cualquier momento insoluto no exceda de US\$100.0 millones (o su equivalente en otras monedas);

(f) Contratos Swap para efectos de cobertura de buena fe y no para fines especulativos, incluyendo, sin limitar, con respecto a operaciones de financiamiento permitidas conforme a los Convenios de Emisión;

(g) Deuda Subordinada siempre que se cumplan las condiciones incluidas en “Obligaciones de Hacer del Emisor—Deuda Subordinada”; y

(h) Adeudos en la forma de aceptaciones bancarias, garantías de cumplimiento, fianzas o fianzas de apelación y otras garantías similares y obligaciones de reembolso que garanticen el cumplimiento de obligaciones regulatorias o de licencias del Emisor (en cada caso, salvo por una obligación por dinero prestado).

Con el fin de determinar el cumplimiento de esta obligación de “Limitación en Endeudamiento”, en caso que un concepto de Adeudo propuesto (o parte del mismo) cumpla con los criterios de más de una de las categorías descritas en los incisos (a) a (h) anteriores, o tiene derecho a ser contratado de conformidad con el párrafo (1) de esta obligación, el Emisor, a su exclusiva discreción, podrá permitir la clasificación de dicho concepto de Adeudo (o cualquier parte del mismo) en la fecha de su contratación o la reclasificación posterior de todo o una parte de dicho concepto de Adeudo, de cualquier manera que cumpla con esta obligación y únicamente requerirá incluir el monto y tipo de Adeudo en uno de los incisos anteriores.

El devengo de intereses, la acumulación o amortización del descuento de emisión original y el pago de intereses sobre cualquier Adeudo en la forma de Deuda Adicional con los mismos términos no se considerarán como la contratación de un Adeudo para efectos de esta obligación. Para efectos de determinar el cumplimiento de cualquier restricción denominada en dólares de EE.UU. sobre la contratación de Adeudos, el monto en dólares de EE.UU. del Adeudo denominado en una moneda distinta del dólares de EE.UU. se calculará con base en el tipo de cambio vigente en la fecha en que dicho Adeudo fue contratado; en el entendido que el monto de principal de cualquier Deuda Refinanciada será calculado con base en el tipo de cambio vigente en la fecha de dicho refinanciamiento. No obstante cualquier otra disposición de esta obligación, el monto máximo de Adeudos que el Emisor puede contratar en virtud de esta obligación no se considerará excedido únicamente como resultado de fluctuaciones en los tipos de cambio o valores de monedas.

### ***Pagos Restringidos***

(a) El Emisor no realizará, y no instruirá al Fiduciario del Fideicomiso de Garantía que realice, un Pago Restringido a menos que dicho Pago Restringido sea realizado en un Día Hábil que caiga en o dentro de los 30 (treinta) Días Hábiles siguientes a una Fecha Trimestral y únicamente si se cumplen las siguientes condiciones a la fecha de dicho Pago Restringido:

(i) la Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda a dicha Fecha Trimestral no es menor a (x) 1.15:1.00, para el Periodo Trimestral que termine en dicha Fecha Trimestral y (y) 1:15:1:00, para el periodo de 4 (cuatro) Periodos Trimestrales consecutivos que termine en dicha Fecha Trimestral (o, si han transcurrido menos de 4 (cuatro) Periodos Trimestrales a partir de dicha Fecha Trimestral, el periodo desde la Fecha de Emisión de las Notas hasta dicha Fecha Trimestral);



(ii) al momento de la realización dicho Pago Restringido, e inmediatamente después de que surta efectos el Pago Restringido, que ningún Posible Evento de Incumplimiento o Evento de Incumplimiento haya ocurrido y continúe;

(iii) a partir de dicha Fecha Trimestral, y después de que hayan surtido efectos todos los pagos de Obligaciones Garantizadas de Emisión realizados en dicha fecha, (x) el saldo de la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda de Emisión (incluyendo Inversiones Permitidas en Dólares en la misma) es igual a o mayor al Requerimiento de Reserva del Servicio de la Deuda de Emisión, o (y) el Emisor ha entregado al Fiduciario del Fideicomiso de Garantía para el beneficio de los tenedores de las Notas una carta de crédito irrevocable emitida por un banco con una calificación crediticia por lo menos igual a la calificación crediticia de las Notas en la Fecha de Emisión, pagadera en la siguiente fecha de pago de intereses, en un monto que pueda ser dispuesto en términos de la misma por lo menos igual al Requerimiento de Reserva del Servicio de la Deuda de Emisión;

(iv) dicho Pago Restringido está permitido por, y cumple con todos los requerimientos de, el Contrato de Crédito y, si el Emisor ha contratado Deuda Adicional, Convenios de Deuda Adicional, con respecto a Pagos Restringidos o pagos similares; y

(v) el monto de dicho Pago Restringido al Emisor o a cualquier Desarrollador no excederá de un monto igual a (A) el monto total depositado en, transferido a, la Cuenta de Ingresos en Pesos y la Cuenta de Ingresos Extranjera durante el Periodo Trimestral que termine en dicha Fecha Trimestral, *menos* (B) todos los pagos y transferencias con mayor prioridad que la prioridad *Décima* de la Sección 4.1(a) y la Sección 4.1(b) del Convenio entre Acreedores que se realizaron desde la Cuenta de Ingresos en Pesos y la Cuenta de Ingresos Extranjera durante el Periodo Trimestral que termina en dicha Fecha Trimestral, sujeto a la limitaciones ahí contenidas, *más* (C) todas las Cantidades en Efectivo Atrapadas, en su caso, a la Fecha Trimestral inmediata anterior a dicha Fecha Trimestral.

(b) Notificación. Si el Emisor tiene la intención de realizar un Pago Restringido, el Emisor entregará una notificación en ese sentido, por lo menos cinco Días Hábiles antes de la fecha en que el Pago Restringido se pretenda realizar, al Agente de Garantías Extranjero y al Fiduciario del Fideicomiso de Garantía.

### ***Limitación en Gravámenes***

El Emisor no creará, incurrirá, asumirá o sufrirá la existencia de Gravámenes (excepto los Gravámenes Permitidos) sobre cualquiera de sus bienes, activos o ingresos, ya sean de su propiedad en este momento o en el futuro.

### ***Cambio en la Naturaleza del Negocio o Proyecto***

El Emisor no participará en negocios salvo por el objeto señalado en el Contrato de Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México.

### ***Enajenación***

Excepto por los Pagos Restringidos que se describen en “—Pagos Restringidos” o de otro modo según lo permitido por el Convenio entre Acreedores o los Documentos de Garantía, el Emisor no realizará Enajenación alguna, ni celebrará un convenio para realizar una Enajenación, de cualquier Patrimonio del Fideicomiso de Garantía o sus derechos como Fideicomisario del Fideicomiso de Garantía.

### ***Inversiones***

El Emisor no realizará ni mantendrá Inversiones en ninguna Persona salvo por (i) Equivalentes de Efectivo; y (ii) Contratos Swap Requeridos.

### ***Modificaciones al Contrato de Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México***

Exceptuando las modificaciones, reformas, renunciaciones o suplementos que no afecten negativamente los derechos de cualquier tenedor de Notas o que de otro modo sean consistentes con los términos de los Convenios de Emisión o los Documentos del Crédito, el Emisor no modificará, reformará o complementará el Contrato de Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México, en cada caso a menos que lo permita el Fiduciario de Emisión, actuando conforme a las instrucciones de por lo menos la mayoría de los tenedores de las Notas.

### ***Contratos del Proyecto***

Salvo que razonablemente no se espere que afecte sustancialmente el valor de las participaciones o los derechos del Emisor en los mismos o que razonablemente se espere que tengan un Efecto Sustancial Adverso, el Emisor no (i) cancelará ni rescindirá ningún Contrato del Proyecto o Convenio de Cobranza ni consentirá o aceptará la cancelación o terminación de dichos convenios, (ii) modificará, reformará o cambiará una disposición o condición de un Contrato del Proyecto o Convenio de Cobranza, (iii) dará su consentimiento, renuncia o aprobación conforme al Contrato de Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México o cualquier Contrato del Proyecto o cualquier Convenio de Cobranza, o (iv) consentirá a una cesión o transmisión de derechos conforme al Contrato de Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México o cualquier Contrato del Proyecto o cualquier Convenio de Cobranza (salvo por lo requerido en los Documentos de Garantía), en cada caso a menos que lo permita el Fiduciario de Emisión, actuando conforme a las instrucciones de por lo menos la mayoría de los tenedores de las Notas.

### ***Operaciones Especulativas***

El Emisor no participará en operaciones que impliquen opciones sobre *commodities* o contratos de futuros u operaciones especulativas similares.

### ***Modificaciones al Concesión del Aeropuerto Existente y Contrato de Servicios ASA***

El Emisor no aceptará modificaciones, renunciaciones, suspensiones o la terminación de una disposición de (i) la Concesión del Aeropuerto Existente siempre que (A) los pagos debidos a la SCT por el Desarrollador Existente con respecto a cualquier aprovechamiento estén subordinados a los costos de operación (incluyendo el servicio de la deuda) del Desarrollador Existente, y (B) que el Desarrollador Existente únicamente estará obligado a efectuar pagos a la SCT con respecto a cualquier aprovechamiento en la medida en que el Desarrollador Existente, después el pago total de todos los costos de operación (incluyendo el servicio de la deuda), el efectivo disponible para tal fin (disponibilidad presupuestal), o (ii) el Contrato de Servicios ASA en relación con la prioridad de pagos que debe realizar cada Desarrollador de todas las comisiones y otras cantidades que puedan estar vencidas o puedan vencer a ASA por el Desarrollador de tiempo en tiempo (incluyendo de conformidad con el Contrato de Servicios ASA), en cada caso a menos que sea permitido por el Fiduciario de Emisión, actuando conforme a las instrucciones de por lo menos la mayoría de los tenedores de las Notas; *en el entendido* de que con respecto al Contrato de Servicios ASA, los Desarrolladores podrán (I) dar por terminado el Contrato de Servicios ASA, o (II) reducir los montos pagaderos por cualquiera de los Desarrolladores a ASA en términos del mismo, en el caso de cada uno de los incisos (I) y (II), en la medida en que el Aeropuerto continúe operado en el curso ordinario consistente con prácticas pasadas.

## Requerimientos de Información

El Emisor entregará al Fiduciario de Emisión y, previa solicitud, a los tenedores de las Notas, los siguientes reportes y notificaciones:

(a) Tan pronto como esté disponible, dentro de los 60 (sesenta) días siguientes al cierre de cada uno de los 3 (tres) primeros Trimestres Fiscales y 90 (noventa) días siguientes del cierre del cuarto Trimestre Fiscal, un balance general no auditado del Emisor al cierre de dicho Trimestre Fiscal y los estados de resultados u operaciones y flujos de efectivo relacionados para dicho Trimestre Fiscal, de conformidad con los GAAP de México;

(b) Tan pronto como esté disponible, pero en cualquier caso dentro de los 120 (ciento veinte) días siguientes al cierre de cada Año Fiscal, un balance general auditado del Emisor al cierre de dicho Año Fiscal y los estados de resultados o operaciones y flujos de efectivo relacionados para dicho Año Fiscal, de conformidad con los GAAP de México, auditados y acompañados por un dictamen de los Auditores Independientes;

(c) sin duplicación, a solicitud, versiones o resúmenes en inglés en formato electrónico de dichos informes o avisos como sean presentados por (y dentro de los 10 (diez) días posteriores su presentación por) el Emisor a la SGX-ST o cualquier otra bolsa de valores en la que se puedan listar las Notas, en cada caso, en la medida en que dicho informe o aviso sea generalmente disponible para los tenedores de deuda del Emisor, en el entendido, sin embargo, que el Emisor no estará obligado a entregar dicha información en la medida en que dicha información esté disponible en el sitio web del Emisor o de cualquiera de los Desarrolladores o en la medida en que la información contenida en el mismo no sea significativamente diferente a la información proporcionada de conformidad con el inciso (a) y (b) anterior;

(d) siempre y cuando el Emisor no esté sujeto a la Sección 13 o la Sección 15(d) de la Ley de Intercambio y exento de la obligación de presentar información de conformidad con la Regla 12g3-2(b) de la Ley de Intercambio, previa solicitud, a cualquier tenedor o posible comprador de las Notas, la información requerida de conformidad con la Regla 144A(d)(4) de la Ley de Valores;

(e) sin demora (pero en cualquier caso dentro de los 10 (diez) Días Hábilés siguientes a que el Funcionario Responsable del Emisor obtenga conocimiento o lo conozca), un aviso de: (i) la existencia de un Incumplimiento o Evento de Incumplimiento conforme a las Notas, y (ii) la existencia de un incumplimiento significativo conforme a, o una modificación, renuncia, reforma, suplemento, cancelación, suspensión o terminación de, en virtud de o con respecto a cualquier Contrato del Proyecto (con excepción a cualquier modificación, renuncia, reforma, suplemento, cancelación, suspensión o terminación de, conforme a o con respecto a un Contrato del Proyecto (salvo por modificaciones, reformas, renunciaciones o suplementos de un asunto administrativo o técnico) y una solicitud para ello;

(f) dentro de los 45 (cuarenta y cinco) Días Hábilés siguientes a cada Fecha Trimestral, un Reporte de Volumen de Tráfico para el Periodo Trimestral que termine en dicha Fecha Trimestral; y

(g) dentro de los 30 (treinta) Días Hábilés siguientes a cada Fecha Trimestral, un certificado de funcionario indicando con detalle razonable un cálculo de la Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda para (a) el Periodo Trimestral que termine en dicha Fecha Trimestral, (b) los 2 (dos) Periodos Trimestrales consecutivos que terminen en dicha Fecha Trimestral y (c) los 4 (cuatro) Periodos Trimestrales consecutivos que terminen en dicha Fecha Trimestral.

Simultáneamente con la entrega de cada juego de estados financieros a que se refiere el inciso (a) anterior, el Emisor proporcionará al Fiduciario de Emisión un certificado de funcionario indicando si existe un Incumplimiento o Evento de Incumplimiento en la fecha de dicho certificado y, si existe un Incumplimiento o Evento de Incumplimiento, indicando los detalles del mismo y la acción que el Emisor está llevando a cabo o propone llevar a cabo con respecto al mismo.

## Eventos de Incumplimiento

De conformidad con los Convenios de Emisión, cada uno de los siguientes hechos, eventos, acontecimientos o condiciones, constituirá un evento de incumplimiento de cada serie de Notas (cada uno, un “Evento de Incumplimiento”). “Incumplimiento” significa cualquier evento que con el paso del tiempo o la entrega de una notificación, o ambos, se convertiría en un Evento de Incumplimiento.

(a) (i) Que el Emisor no pague un monto de principal en cualquier Nota cuando el mismo venza y sea pagadero, o (ii) el Emisor no pague intereses sobre una Nota dentro de los 30 (treinta) días posteriores a la fecha en que los mismos vengán y sean pagaderos;

(b) Que cualquier declaración o garantía hecha por el Emisor o cualquiera de los Desarrolladores en cualquier Contrato del Proyecto sea incorrecta o engañosa cuando se haga, a menos que dicha falsedad no pudiera razonablemente esperarse que tuviera un Efecto Sustancial Adverso o la misma puede ser subsanada y (i) es subsanada dentro de los 30 (treinta) días posteriores a que el Fiduciario de Emisión haya entregado una notificación por escrito del Fiduciario o (ii) el Emisor continúe diligentemente de buena fe subsanando dicha inexactitud, en cuyo caso el plazo de 30 días se extenderá a (A) la fecha en que el Emisor ya no está trabajando de buena fe para subsanar dicha falsedad y (B) 180 días, lo que ocurra primero.

(c) Que el Emisor no cumpla con la obligación descrita en “—Obligaciones de No Hacer del Emisor—Limitación en Adeudos”, y dicha falta de cumplimiento continúa durante 30 (treinta) días después de la notificación indicada más adelante;

(d) Que el Emisor no cumpla ninguna de las obligaciones o los acuerdos de la serie de Notas de que se trate o del Convenio de Emisión de que se trate (salvo los mencionados en los incisos (a) y (c) anteriores) y dicha falta de cumplimiento continúa durante 60 (sesenta) días después de la notificación indicada más adelante;

(e) Exista cualquier Procedimiento de Insolvencia con respecto al Emisor o cualquiera de los Desarrolladores;

(f) Que el Emisor o cualquiera de los Desarrolladores (i) no efectúe un pago a su vencimiento (ya sea por vencimiento programado, anticipado requerido, aceleración, demanda o de otro modo) con respecto a cualquier Adeudo o Garantía (incluyendo Deuda Adicional pero excluyendo el Adeudo conforme a las Notas o los Convenios de Emisión) que tenga un monto total de principal (incluyendo montos debidos a todos los acreedores de conformidad con cualquier acuerdo de crédito combinado o sindicado) por más de US\$150 millones o (ii) no cumpla u observe cualquier otro acuerdo o condición de importancia en relación con tal Adeudo o Garantía (incluyendo Deuda Adicional pero excluyendo el Endeudamiento conforme a las Notas o los Convenios de Emisión) contenido en cualquier instrumento o convenio que acredite, garantice o esté relacionado con ello, que ocurra cualquier otro evento, y el efecto de su incumplimiento u otro evento sea causar, o permitir que el tenedor o tenedores del Adeudo o el fideicomisario o fideicomisarios de dicha Garantía (o un fiduciario o agente en nombre de dicho titular o tenedores o fideicomisario o fideicomisarios) cause, con la entrega de una notificación, en su caso, que el Adeudo sea exigible o venza o sea recomprado, pagado por adelantado, provisionado o reembolsado (automáticamente o de otra manera), o que una oferta para recomprar, pagar por adelantado, provisionar o amortizar el Adeudo sea realizada, antes de su vencimiento declarado, o tal Garantía sea pagadera o garantía en efectivo con respecto ella sea exigible; *en el entendido* que en el caso de los Desarrolladores, los términos “Adeudo” y “Garantía” como se usan en este párrafo estarán limitados a obligaciones de cada Desarrollador por dinero tomado en préstamo y no incluyen (i) deuda subordinada a otros Adeudos del Desarrollador o al pago de gastos de operación y mantenimiento de cualquier Aeropuerto, o (ii) deuda debida a cualquiera de sus Afiliadas (incluyendo ASA y cualquier Autoridad Gubernamental mexicana);

(g) Se emite en contra del Emisor (i) una sentencia u orden definitiva para el pago de dinero por un monto total mayor a US\$150 millones (en la medida en que no esté cubierto por seguros de terceros independientes en los cuales la aseguradora tiene una calificación de por lo menos “A” Por A.M. Best Company, ha sido notificado de posible demanda y no ha disputado la cobertura), (ii) una sentencia u orden definitiva no apelable para el pago de dinero en un monto total mayor a US\$150 millones que dicha persona no haga dentro del plazo fijado por dicha sentencia u orden o (iii) una o más sentencias no monetarias que tengan, o pudiera razonablemente esperarse que

tuvieran, individualmente o en conjunto, un Efecto Sustancial Adverso y, en cualquier caso, (A) cualquier acreedor ha iniciado los procedimientos de ejecución con respecto a tal sentencia u orden, o (B) existe un período de 45 (cuarenta y cinco) días consecutivos durante los cuales la suspensión de la ejecución de tal sentencia, debido a una apelación pendiente o de otro modo, no está vigente.

(h) No obstante lo dispuesto en el párrafo (p) (i) a menos que, individualmente o en conjunto, no pudiera razonablemente esperarse que tuviera un Efecto Sustancial Adverso, que cualquier Desarrollador deje de cumplir u observar un término, una obligación o un acuerdo contenido en el Concesión del Aeropuerto Existente (en el caso del Desarrollador Existente) o en la Concesión del Nuevo Aeropuerto (en el caso del Nuevo Desarrollador) que deba ser cumplido u observado por el Desarrollador y, si dicho incumplimiento es de naturaleza tal que puede ser subsanado, dicho incumplimiento continúa sin ser subsanado más allá de cualquier periodo para subsanar establecido en la Concesión, o en caso que no se haya señalado ningún periodo para subsanar, el incumplimiento continúa sin ser subsanado por 30 (treinta) días a partir de (A) un Funcionario Responsable del Desarrollador tiene conocimiento de dicho incumplimiento y (B) una notificación por escrito de ello ha sido entregada al Emisor por el Fiduciario de Emisión, el Agente de Garantías Extranjero o el Agente de Garantías Nacional, lo que ocurra primero o (ii) cualquier Concesión (A) es suspendida, revocada, cancelada o terminada a menos que sea objetado por el Desarrollador Existente (en el caso del Concesión del Aeropuerto Existente) o el Nuevo Desarrollador (en el caso del Concesión del Nuevo Aeropuerto), o cualquier Desarrollador consiente a o acepta cualquier suspensión, revocación, cancelación o terminación de la misma, en cada caso, salvo por la terminación de la Concesión del Aeropuerto Existente como resultado del inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, (B) es modificada, reformada o cambiada de cualquier manera o cualquier consentimiento, renuncia o aprobación se otorga en términos de la misma para tales fines y, en el caso de este inciso (B) únicamente, dicho evento pudiera razonablemente esperarse que tuviera un Efecto Sustancial Adverso;

(i) A menos que, individualmente o en conjunto, no pudiera razonablemente esperarse que tuviera un Efecto Sustancial Adverso (i) que una disposición de cualquier Contrato del Proyecto, en cualquier momento después de su celebración y otorgamiento y por cualquier razón salvo por lo expresamente permitido en términos del presente o en términos de dicho Contrato del Proyecto, deja de estar vigente y a menos que la misma sea objetada por el Emisor o un Desarrollador que sea parte del mismo; (ii) que el Emisor o un Desarrollador o cualquier otra Persona objeto de cualquier manera la validez o exigibilidad de una disposición de cualquier Contrato del Proyecto; o (iii) que el Emisor o cualquier Desarrollador niegue que tiene responsabilidad u obligación conforme a cualquier Contrato del Proyecto, o tenga la intención de revocar, terminar, suspender o rescindir cualquier Contrato del Proyecto;

(j) Que cualquier Autorización Gubernamental Esencial en cualquier momento después de la emisión, otorgamiento, publicación o entrega de la misma y por cualquier razón salvo por lo expresamente permitido en términos del presente o en términos de la misma, sea revocada, modificada, retenida, suspendida, terminada o vencida o de otro modo deje de estar vigente; o que el Emisor o un Desarrollador o cualquier otra Persona objeto de cualquier manera la validez o exigibilidad de una disposición de cualquier Autorización Gubernamental Esencial, en cada caso, a menos que, individualmente o en conjunto, no pudiera razonablemente esperarse que tuviera un Efecto Sustancial Adverso;

(k) Que el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía deje de estar autorizado o reconocido por cualquier Autoridad Gubernamental mexicana como la única Persona facultada para cobrar y recibir para cuenta propia los montos vencidos o por vencer con respecto a Cargos de Pasajeros de los Aeropuertos (excluyendo, para evitar dudas, cualquier facultad o derecho a prestar el servicio que da lugar a dichos montos, misma facultad o derecho que deberá continuar siendo del Desarrollador de que se trate no obstante dicha cesión); o

(l) Que los Cargos de Pasajeros en los Aeropuertos sean determinados, anunciados o publicados por cualquier Autoridad Gubernamental mexicana en una moneda distinta al Dólar, *en el entendido* de que si dichos Cargos de Pasajeros son denominados nuevamente en Pesos, no existirá un Evento de Incumplimiento si el Emisor celebra un Contrato Swap de moneda (en el que los Desarrolladores garantizan todas las obligaciones del Emisor) con un Banco Aceptable de Tipo de Cambio con respecto a los ingresos de los Cargos de Pasajeros por un monto notional no menor al monto vigente de las Notas y otro Servicio de la Deuda Proyecto dentro de los 15 (quince) Días Hábiles siguientes dicha nueva denominación, en cumplimiento con los requerimientos del Convenio entre Acreedores;

(m) Que cualquier Desarrollador, en su calidad de comisionista, (i)(A) impida que una Aerolínea entregue los Cargos de Pasajeros directamente al Fideicomiso de Garantía dentro del plazo convenido, (B) incumpla cualquier acuerdo con las Aerolíneas que permita a dichas Aerolíneas retener el pago de Cargos de Pasajeros directamente al Fideicomiso de Garantía, o (C) deje de cumplir obligaciones relacionadas con el cobro o la entrega de Cargos de Pasajeros conforme al Contrato de Comisión Mercantil del que sea parte, excepto en el caso de (i)(B) y (i)(C) si no pudiera, individualmente o en conjunto, razonablemente esperarse que tuviera un Efecto Sustancial Adverso, (ii) a menos que, individualmente o en conjunto, no pudiera razonablemente esperarse que tuviera un Efecto Sustancial Adverso, que el Emisor o cualquier Desarrollador incumpla en cualquier aspecto, o cause la terminación, rescisión, cancelación o suspensión de, cualquier Contrato de Comisión Mercantil y (iii) las circunstancias descritas en los incisos (i) y (ii) anteriores son de tal naturaleza que pueden ser subsanadas después de cualquier periodo para subsanar aplicable establecido en el Contrato de Comisión Mercantil, o si no se ha fijado un periodo para subsanar el Contrato de Comisión Mercantil, dicho incumplimiento continúa no subsanado por 30 (treinta) días siguientes a que (A) un Funcionario Responsable de dicho Desarrollador obtenga conocimiento de dicho incumplimiento y (B) una notificación escrita de ello haya sido entregada al Emisor por el Fiduciario de Emisión, el Agente de Garantías Extranjero o el Agente de Garantías Nacional, lo que ocurra primero;

(n) Que cualquier Desarrollador deje de ser propiedad mayoritaria de o Controlado, directa o indirectamente, por el gobierno federal mexicano;

(o) Que cualquier Documento de Garantía por cualquier razón (salvo de conformidad con los términos de dicho Documento de Garantía) deje de crear un gravamen en primer lugar y grado, válido y perfecto en, y un derecho de garantía sobre, el Colateral que pretende ser cubierto, salvo cuando sea debido a un error administrativo; siempre y cuando el Emisor busque diligentemente el perfeccionamiento de dicho gravamen en primer lugar y grado y dicho error administrativo sea corregido a más tardar 30 (treinta) Días Hábiles después de que (i) un Funcionario Responsable del Emisor obtenga conocimiento de dicho error administrativo y (ii) una notificación escrita de ello haya sido entregada al Emisor por el Fiduciario de Emisión, el Agente de Garantías Extranjero o el Agente de Garantías Nacional;

(p) (i) Que cualquier Contrato del Proyecto sea terminado, rescindido, cancelado o suspendido antes de su vencimiento a menos que dicha terminación, rescisión, cancelación o suspensión este siendo objetada por el Emisor o un Desarrollador o (ii) a menos que, individualmente o en conjunto, no pudiera razonablemente esperarse que tuviera un Efecto Sustancial Adverso, que el Emisor o un Desarrollador incumpla en cualquier aspecto, o cause la terminación, rescisión, cancelación o suspensión de, cualquier Contrato del Proyecto, y dicha terminación descrita en los incisos (i) y (ii) continúe no subsanada por 30 (treinta) Días Hábiles después de que (A) un Funcionario Responsable de dicha Persona obtenga conocimiento de la terminación, rescisión, cancelación o suspensión y (B) una notificación escrita de ello haya sido entregada al Emisor por el Fiduciario de Emisión, el Agente de Garantías Extranjero o el Agente de Garantías Nacional;

(q) Que un Evento de Expropiación, un Evento de Violencia Política, un Evento de Transmisión e Inconvertibilidad o un Evento de Reducción de Cargo haya ocurrido;

(r) Que cualquier Autoridad Gubernamental afirme *de jure* o *de facto* que poderes gubernamentales o policiales en México cancelarán, suspenderán o aplazarán, mediante leyes de moratoria o de otro modo, la obligación del Emisor de pagar los montos que deban pagarse en virtud de los Convenios de Emisión cuando éstos sean debidos y pagaderos, en términos de dichos Convenios de Emisión y dicha cancelación, suspensión o aplazamiento continúa durante 10 (diez) o más Días Hábiles consecutivos; o

(s) Si, en una sentencia u orden no apelable, por una Autoridad Gubernamental competente, se determina que una transmisión de derechos de cobro de Cargos de Pasajeros en cualquiera de los Aeropuertos, de conformidad con el Convenio de Cesión de Derechos, no es una cesión absoluta (salvo para efectos fiscales) de conformidad con la Ley Aplicable y la sentencia u orden no está sujeta apelación dentro de los 45 (cuarenta cinco) días a la emisión de dicha sentencia u orden.

A partir de que exista y durante la continuación de un Evento de Incumplimiento, el Fiduciario de Emisión (si así lo instruyen por escrito los tenedores de por lo menos el 25% del monto de principal total de una serie de Notas vigentes en ese momento), mediante notificación por escrito al Emisor, declarará el saldo total de principal de

todas las Notas de la serie inmediatamente vencida y pagadera; *en el entendido* de que cualquier Evento de Incumplimiento debido a la quiebra e insolvencia (consulte el inciso (e) anterior) automáticamente dará lugar a que el saldo total de principal de todas las Notas de dicha serie sea inmediatamente exigible y pagadero.

En cualquier momento después de una declaración de aceleración con respecto a las Notas de una serie como se describe en el párrafo anterior, los tenedores de la mayoría del monto de principal de las Notas vigentes de dicha serie podrán rescindir y cancelar dicha declaración y sus consecuencias:

- si la rescisión no está en conflicto con ninguna sentencia o decreto;
- si todos los Eventos de Incumplimiento existentes han sido subsanados o renunciados, excepto por la falta de pago de principal o intereses vencido debido únicamente a aceleración;
- en la medida en que el pago de dichos intereses sea lícito, que los intereses en pagos vencidos de intereses y pagos vencidos de principal, que sean vencidos no por aceleración, hayan sido pagados; y
- si el Emisor ha pagado al Fiduciario de Emisión su compensación razonable y reembolsado al fiduciario todos los gastos, desembolso y anticipos razonables.

La rescisión no afectará un Incumplimiento posterior ni perjudicará los derechos relacionados con el mismo.

Los tenedores de la mayoría del monto de principal de las Notas vigentes de una serie podrán renunciar a un Incumplimiento Evento de Incumplimiento existente conforme al Convenio de Emisión relacionado con dicha serie, y sus consecuencias, excepto por un incumplimiento conforme al inciso (a) anterior.

El Fiduciario de Emisión no estará obligado a ejercer sus derechos o facultades en virtud del Convenio de Emisión a petición o por instrucción de cualquiera de los tenedores de las Notas, a menos que dichos tenedores hayan ofrecido al fiduciario indemnización y/o garantía razonablemente satisfactoria para el Fiduciario de Emisión. Sujeto al otorgamiento de la indemnización y garantía al Fiduciario de Emisión, los tenedores de una mayoría del monto de principal total de las Notas vigentes tendrán derecho a instruir el tiempo, método y lugar de cualquier procedimiento para cualquier recurso disponible al fiduciario con respecto a las Notas o para ejercer cualquier derecho conferido al Fiduciario de Emisión con respecto a las Notas.

### **Satisfacción y Cumplimiento**

El Convenio de Emisión con respecto a una serie de Notas se cancelará y dejará de tener efecto (salvo en lo que respecta a los derechos de registro de la transmisión o intercambio de dicha serie de Notas y los derechos del Fiduciario de Emisión, como se establecen en el Convenio de Emisión) sobre todas las Notas vigentes de dichas series cuando:

(a) ya sea:

(i) todas las Notas de dicha serie previamente autenticadas y entregadas (excepto las Notas perdidas, robadas o destruidas que hayan sido reemplazadas o pagadas y las Notas cuyo dinero de pago haya sido previamente depositado en fideicomiso o segregado y mantenido en fideicomiso por el Emisor y luego devuelto al Emisor o liberados de dicho fideicomiso) han sido entregadas al Fiduciario de Emisión para su cancelación; o

(ii) todas las Notas de dicha serie que no hayan sido previamente entregadas al Fiduciario de Emisión para su cancelación (i) hayan vencido y sean pagaderas o estén por vencer en el plazo de un año o (ii) sean llamadas para su amortización en el plazo de un año conforme a acuerdos irrevocables satisfactorios para el Fiduciario de Emisión por la entrega de una notificación del rescate por el Fiduciario de Emisión en su nombre y a costa del Emisor, y en cada caso, el Emisor haya depositado o hecho que se depositen irrevocablemente con el Fiduciario de Emisión fondos u obligaciones directa, no llamables de, o garantizadas por, Estados Unidos, suficientes sin reinversión para pagar y cumplir con la totalidad de los

adeudos de las Notas no entregadas previamente al Fiduciario de Emisión para su cancelación, por el principal de, primas, en su caso, e intereses en las Notas a la fecha de depósito (en el caso de Notas vencidas y exigibles) o a la fecha de vencimiento o amortización, según sea el caso, y Montos Adicionales por pagar con respecto a las mismas, junto con instrucciones irrevocables del Emisor instruyendo al Fiduciario de Emisión aplicar dichos fondos al pago;

(b) el Emisor haya pagado todas las demás sumas pagaderas por el Emisor conforme a dicho Convenio de Emisión y las Notas conforme a dicho Convenio de Emisión; y

(c) el Emisor haya entregado al Fiduciario de Emisión un certificado de funcionario indicando que se han cumplido todas las condiciones suspensivas del Convenio de Emisión relativas a la satisfacción y el cumplimiento del Convenio de Emisión.

### **Terminación por Compensación (*Defeasance*)**

En cualquier momento podemos terminar todas nuestras obligaciones con respecto a cualquier serie de Notas (“terminación”), salvo por ciertas obligaciones, incluidas aquellas frente al Fiduciario de Emisión y los agentes nombrados de conformidad con el Convenio de Emisión aplicable, respecto a cualquier fideicomiso creado para una terminación y las obligaciones de registrar la transmisión o intercambio de dichas series de Notas, para reemplazar las Notas mutiladas, destruidas, perdidas o robadas de dicha serie y para mantener las agencias de conformidad con ciertas obligaciones establecidas en el Convenio de Emisión con respecto a una serie de Notas, y cualquier omisión para cumplir con dichas obligaciones no constituirá un Incumplimiento o un Evento de Incumplimiento con respecto a las Obligaciones Negociables de dicha serie (“terminación de obligaciones”). Con el fin de ejercer *defeasance* o terminación de obligaciones (*covenant defeasance*), debemos depositar irrevocablemente en fideicomiso, para el beneficio de los tenedores de una serie de Notas, con el fiduciario, dinero u obligaciones del gobierno de Estados Unidos, o una combinación de ambos, en cantidades que sean suficientes, en opinión de una firma internacionalmente reconocida de contadores públicos independientes, expresada en un certificado escrito entregado al Fiduciario de Emisión, sin consideración de cualquier reinversión, para pagar el principal y los intereses sobre las Notas de dicha serie para amortización o vencimiento y cumplir con otras condiciones, incluyendo la emisión de una opinión de un asesor legal de reconocido prestigio en el sentido de que los tenedores de las Notas de dicha serie no reconocerán ingresos, ganancias o pérdidas para efectos del impuesto sobre la renta federal de Estados Unidos como resultado de la terminación y estarán sujetas al impuesto sobre la renta federal de Estados Unidos en la misma cantidad y de la misma manera y al mismo tiempo como habría sido el caso de otra manera (y en el caso de una terminación que no sea una terminación de obligaciones, dicha opinión se basará en un cambio en la ley o un fallo del Servicio de Recaudación Interna de Estados Unidos).

### **Modificación, Suplemento, Renuncia**

Sujeto a ciertas excepciones, el Convenio de Emisión con respecto a una serie de Notas puede ser modificado o complementado con el consentimiento de los tenedores de al menos una mayoría del monto de principal de dicha serie de Notas vigentes, y se podrá renunciar cualquier Incumplimiento pasado o cumplimiento de una disposición con el consentimiento de los tenedores de al menos una mayoría del monto de principal de dicha serie de Notas vigentes. Sin embargo, sin el consentimiento de cada tenedor de una serie de Notas vigentes, ninguna modificación podrá:

(a) reducir la tasa de o ampliar el tiempo de pago de los intereses sobre las Notas;

(b) reducir el principal, o cambiar el Vencimiento Programado, de las Notas;

(c) reducir el monto por pagar en la amortización o recompra de las Notas o cambiar la fecha en que las Notas son amortizadas o recompradas;

(d) hacer cualquier cambio en las disposiciones del Convenio de Emisión de la serie descrita en “—Montos Adicionales” que afecta adversamente los derechos de cualquier tenedor de Notas;



- (e) cambiar la moneda de, o lugar de pago de, el principal o los intereses en las Notas;
- (f) perjudicar el derecho de iniciar una demanda por el cumplimiento de cualquier pago en o con respecto a las Notas;
- (g) renunciar a ciertos incumplimientos de pago con respecto a las Notas;
- (h) reducir el monto principal de las Notas cuyos tenedores deben consentir a cualquier modificación o renuncia; o
- (i) realizar un cambio en las disposiciones de modificación o renuncia que requieren el consentimiento de cada tenedor.

Los tenedores de las Notas recibirán aviso previo, tal como se describe en el apartado “—Notificaciones” de cualquier propuesta de modificación a las Notas o al Convenio de Emisión de dicha serie de Notas descrito en este párrafo. Después de que una modificación descrita en el párrafo anterior entre en vigor, estamos obligados a entregar a los tenedores una notificación describiendo brevemente dicha modificación. Sin embargo, la falta de notificación a todos los tenedores de una serie de Notas, o cualquier incumplimiento en las mismas, no afectará ni perjudicará la validez de la modificación.

El consentimiento de los tenedores de una serie de Notas no es necesario para aprobar la forma particular de una modificación propuesta. Es suficiente si dicho consentimiento aprueba el contenido de la modificación propuesta.

El Emisor y el Fiduciario de Emisión podrán, sin el consentimiento o voto de cualquier tenedor de una serie de Notas, modificar o complementar el Convenio de Emisión o las Notas con respecto a una serie de Notas con los siguientes fines:

- (a) cualquier ambigüedad, omisión, defecto o inconsistencia; siempre que dicha modificación o complemento no afecte de manera importante los derechos de cualquier tenedor;
- (b) incluir garantías o colateral con respecto a las Notas;
- (c) sumar a las obligaciones del Emisor para el beneficio de los tenedores de las Notas;
- (d) entregar cualquier derecho conferido al Emisor;
- (e) acreditar y prever la aceptación de un nombramiento del un fiduciario sucesor;
- (f) prever la emisión de Notas Adicionales;
- (g) conformar el texto del Convenio de Emisión respectivo o las Notas de una serie a cualquier disposición de esta sección “Descripción de las Notas” en la medida en que dicha disposición en esta sección “Descripción de las Notas” tenía por objeto ser una recitación literal de una disposición de dicho Convenio de Emisión o las Notas de tal serie; o
- (h) realizar cualquier otro cambio que no afecte significativamente los derechos de cualquier tenedor de Notas.

En la celebración de cualquier modificación, renuncia o adición a cualquier Convenio de Emisión o las Notas, el Fiduciario de Emisión tendrá derecho a recibir un certificado de funcionario y una opinión de abogados de reconocido prestigio, declarando que dicha modificación, renuncia o adicional está autorizada o permitida por el Contrato de Emisión, que no es inconsistente con los términos del Convenio de Emisión y que será válido y obligatorio para el Emisor de conformidad con sus términos.

## **Notificaciones**

Mientras que las Notas en forma global estén vigentes, las notificaciones a los tenedores se entregarán al depositario, de acuerdo con sus políticas aplicables vigentes de tiempo en tiempo. Si las Notas se emiten en forma definitiva individual, se considerará que las notificaciones a los tenedores han sido entregadas mediante el envío por correo de primera clase, porte prepagado, de dichas notificaciones a los tenedores de las Notas en sus domicilios registros como aparecen en los registros del registrador. Ni la falta de notificación a un tenedor en particular de las Notas, ni ningún defecto en una notificación entregada a un tenedor particular de las Notas, afectará la suficiencia de cualquier notificación entregada a otro tenedor de las Notas.

## **Ley Aplicable y Jurisdicción**

Las Notas y los Convenios de Emisión estarán regidos por y serán interpretados de conformidad con las leyes del estado de Nueva York.

Cada una de las partes en los Convenios de Emisión se someterá irrevocablemente a la jurisdicción de los tribunales federales y del estado de Nueva York ubicados en el Barrio de Manhattan, Ciudad y Estado de Nueva York y ante los tribunales de su domicilio social con respecto a las acciones iniciadas en su contra como parte demandada para efectos de las acciones legales y procedimientos iniciados en relación con las Notas y los Convenios de Emisión. Hemos designado a CT Corporation System en Eighth Avenue, New York, New York 10011, Estados Unidos de América, como nuestro agente autorizado en el que se podrán realizar las notificaciones procesales en cualquier procedimiento.

## **Indemnización de Moneda**

El Dólar de Estados Unidos es la única moneda de cuenta y pago de todas las cantidades debidas por el Emisor en virtud de o en relación con las Notas y los Convenios de Emisión, incluyendo daños. En la mayor medida permitida por la ley aplicable, cualquier cantidad recibida o recuperada en una moneda distinta al Dólar (ya sea como resultado de, o en ejecución de, una sentencia u orden de un tribunal de cualquier jurisdicción, en la liquidación o disolución del Emisor o de otro modo) por cualquier tenedor de Notas con respecto a cualquier suma expresada como debida al mismo por el Emisor únicamente constituirá cumplimiento al Emisor en la medida de la cantidad de Dólares que el receptor sea capaz de comprar con la cantidad recibida o recuperada en esa otra moneda en la fecha de la recepción o la recuperación (o, si no es posible realizar la compra en esa fecha, en la primera fecha en la que sea posible hacerlo). Si esa cantidad en Dólares es menor a la cantidad en Dólares expresada como debido al destinatario de conformidad con cualquier Nota, el Emisor indemnizará a dicho tenedor contra cualquier pérdida sufrida por él mismo como resultado de ello; y si la cantidad de Dólares de EE.UU. así comprada es mayor a la suma originalmente debida que dicho tenedor, se considerará que dicho tenedor, al aceptar una Nota, ha aceptado pagar tal exceso. En cualquier caso, el Emisor deberá indemnizar al destinatario contra el costo de hacer cualquier compra.

Para efectos del párrafo anterior, será suficiente para el tenedor de una Nota el certificar de manera satisfactoria (indicando las fuentes de información utilizadas) que habría sufrido una pérdida si una compra real de Dólares se hubiese realizado con la cantidad recibida en esa otra moneda en la fecha de recepción o recuperación (o, si una compra de Dólares en dicha fecha no hubiera sido posible, en la primera fecha en hubiera sido posible, requiriendo que se certifique la necesidad de un cambio de fecha en la manera mencionada anteriormente). Estas indemnizaciones constituirán una obligación separada e independiente de las demás obligaciones del Emisor, darán lugar a una causa de acción distinta e independiente, se aplicarán con independencia de cualquier indulgencia concedida por cualquier tenedor de una Nota y continuarán en pleno vigor y efecto a pesar de cualquier otra sentencia, orden, reclamación o prueba de un importe liquidado en relación con cualquier suma debida en virtud de cualquier Nota.

## **Fiduciario de Emisión**

Para una descripción de los deberes y las inmunidades y los derechos del Fiduciario de Emisión de conformidad con los Convenios de Emisión, se hace referencia a los Convenios de Emisión, y las obligaciones del

Fiduciario de Emisión frente a los tenedores de las Notas están sujetos a las inmunidades y derechos que se indican en ellos. De conformidad con los Convenios de Emisión, el Fiduciario de Emisión no tiene la obligación de realizar cálculos o hacer cualquier determinación con respecto a cualquier asunto financiero (incluyendo, sin limitación, la determinación de cualquier razón financiera o de cualquier importe adeudado en concepto de pagos de las Notas).

### **Algunas Definiciones**

“Banco Aceptable de Tipo de Cambio” significa cualquiera de Banco Nacional de México, S.A., Integrante del Grupo Financiero Banamex, HSBC Bank USA, National Association y JPMorgan Chase Bank, N.A., cualquier Afiliada de los mismos, y cualquier otra institución financiera con calificaciones similares para obligaciones de deuda mejorada no crediticia y quirografía de largo plazo.

“Deuda Adicional” significa cualquier Deuda Refinanciada y cualquier Deuda Incremental.

“Cuentas de Deuda Adicional” significa la Cuenta de Acumulación del Servicio de la Deuda Adicional (en su caso) y la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda Adicional (en su caso), en cada caso, con respecto a cualquier Deuda Adicional.

“Cuentas de Deuda Adicional” significa la Cuenta de Acumulación del Servicio de la Deuda Adicional (en su caso) y la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda Adicional (en su caso), en cada caso, con respecto a cualquier Deuda Adicional.

“Convenios de Deuda Adicional” significa cada acuerdo, contrato, convenio de emisión, instrumento o documento que acredite o garantice cualquier Deuda Adicional o garantice Obligaciones conforme a un Contrato Swap Requerido celebrado con respecto a dicha Deuda Adicional.

“Obligaciones de Deuda Adicional” significa todos los anticipos a, y deudas, responsabilidades, Obligaciones, convenios y deberes de, el Emisor conforme a los Convenios de Deuda Adicional o de otra manera con respecto a cualquier Deuda Adicional o cada Contrato Swap Requerido celebrado por y entre el Emisor y cualquier Contraparte Swap relacionada con dicha Deuda Adicional (en su caso), ya sea directa o indirecta (incluyendo los adquiridos por asunción), absolutas o contingentes, vencidas o por vencer, existentes en este momento o en el futuro que surjan e incluyan intereses y comisiones que se devenguen después del inicio por o contra del Emisor de la misma de cualquier Procedimiento de Insolvencia que nombre al Emisor como deudor en dicho procedimiento, con independencia de que tales intereses y comisiones tengan permitido reclamaciones en tal procedimiento. Sin limitar la generalidad de lo anterior, las Obligaciones de Deuda Adicional del Emisor de conformidad con los Convenios de Deuda Adicional incluyen la obligación de pago de capital, intereses, gastos, honorarios, costos de abogados, costos de consultores, indemnizaciones y otras cantidades por pagar por el Emisor de conformidad con cualquier Convenio de Deuda Adicional.

“Proveedores de Deuda Adicional” significa los tenedores o proveedores de Deuda Adicional.

“Partes Garantizadas de Deuda Adicional” significa, conjuntamente, en la medida en que dicha Persona o cualquier agente nombrado por dicha Persona haya celebrado o se haya adherido al Convenio entre Acreedores, cada Proveedor de Deuda Adicional, cualquier agente administrativo designado por los Proveedores de Deuda Adicional, cada Contraparte Swap que sea parte en un Contrato Swap Requerido y cualquier co-agente o sub-agente designado por tal agente administrativo de tiempo en tiempo de conformidad con los términos de cualquier Convenio de Deuda Adicional.

“Servicio de la Deuda Adicional” significa, para cualquier periodo o fecha, un monto igual a (a) la suma de todos los pagos debidos durante dicho periodo o en dicha fecha, según corresponda, con respecto a Deuda Adicional, ya sea para principal, intereses (tomando en cuenta los Contratos Swap Requeridos en relación con dicha Deuda Adicional (en su caso) vigentes en la fecha de determinación), comisiones, Obligaciones Principales Swap, en su caso, debidos y pagaderos por el Emisor de conformidad con dichos Contratos Swap Requeridos y Pagos de Terminación de Contrato Swap en relación con dicha Deuda Adicional (en su caso) pagadera por el Emisor o de otro modo conforme a dichos Contratos Swap Requeridos menos (b) todos los pagos, en su caso, debidos por las

Contrapartes Swap al Emisor de conformidad con dichos Contratos Swap Requeridos en relación con dicha Deuda Adicional (en su caso) durante dicho periodo o fecha con respecto a ellos.

“Cuenta de Acumulación del Servicio de la Deuda Adicional” significa cada cuenta independiente de devengo del servicio de la deuda que no devenga intereses en Dólares o en Pesos, en su caso, notificada de tiempo en tiempo por el Emisor (y confirmada por los tenedores de Deuda Adicional o cualquier agente en su representación) o cualquier Proveedor de Deuda Adicional o cualquier agente en su representación con respecto a Deuda Adicional al Fiduciario del Fideicomiso de Garantía como la cuenta para la acumulación de tiempo en tiempo de Pagos del Servicio de la Deuda Adicional con respecto a dicha Deuda Adicional.

“Pago del Servicio de la Deuda Adicional” significa, con respecto a cualquier Fecha de Transferencia de Fondos y cualquier Deuda Adicional (en su caso), un monto en Dólares o Pesos igual al Servicio de la Deuda Adicional total con respecto a la misma debida y exigible en dicha Fecha de Transferencia de Fondos, según sea notificado por escrito por el Emisor (y confirmada por los tenedores de Deuda Adicional o cualquier agente en su representación) o los Proveedores de Deuda Adicional bajo dicha Deuda Adicional (o cualquier agente en su representación) (con respecto a dicho Servicio de la Deuda Adicional salvo por las Obligaciones conforme a Contratos Swap Requeridos relacionados) y el Emisor o cualquier Contraparte Swap (con respecto a dicho Servicio de la Deuda Adicional debido conforme al Contrato Swap Requerido relacionado con dicha Deuda Adicional de la cual sea parte), menos el monto depositado en, o acreditado a, la Cuenta de Acumulación del Servicio de la Deuda Adicional (en su caso) para dicha Deuda Adicional en la Fecha de Transferencia de Fondos.

“Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda Adicional” significa cada cuenta independiente de reserva para el servicio de la deuda extranjera que no devenga intereses en Dólares o en Pesos, en su caso, notificada de tiempo en tiempo por el Emisor (y confirmada por los tenedores de Deuda Adicional o cualquier agente en su representación) o cualquier Proveedor de Deuda Adicional o cualquier agente en su representación con respecto a dicha Deuda Adicional al Fiduciario del Fideicomiso de Garantía como la cuenta de reserva para dicha Deuda Adicional.

“Requerimiento de la Reserva del Servicio de la Deuda Adicional” significa el monto notificado de tiempo en tiempo (pero cualquier caso, a más tardar diez (10) días previos a cada Fecha de Transferencia de Fondos) por el Emisor o los Proveedores de Deuda Adicional o cualquier agente en su representación con respecto a Deuda Adicional al Fiduciario del Fideicomiso de Garantía como el monto que debe ser depositado en, o acreditado a, la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda Adicional con respecto a dicha Deuda Adicional en cada Fecha de Transferencia de Fondos; en el entendido de que en ningún caso dicho monto excederá, en cualquier Fecha de Transferencia de Fondos, un monto total igual al Servicio de la Deuda Adicional total debido con respecto a dicha Deuda Adicional y todos los Contratos Swap Requeridos relacionados durante el periodo de 6 (seis) meses posterior.

“Agente Administrativo” significa HSBC Bank USA, National Association en su calidad de agente administrativo conforme a cualquiera de los Documentos del Crédito, o cualquier agente administrativo que lo sustituya.

“Afilada” significa, respecto a cualquier Persona, cualquier otra Persona que, directa o indirectamente, controle, sea controlada por o esté bajo el control común con, dicha Persona o sea un consejero o funcionario de dicha Persona. Para efectos de esta definición, el término “control” (incluyendo los términos “controlando”, “controlada por” y “bajo el control común con”) de una Persona significa la posesión, directa o indirecta, del poder de votar 20% o más de las Participaciones con Derecho de Voto de dicha Persona o para dirigir o causar la dirección de la administración y políticas de dicha Persona, ya sea mediante la tenencia de Participaciones con Derecho de Voto, por contrato o de otro modo. No obstante lo anterior, (a) ninguna de las Partes Garantizadas será una Afilada del Emisor o de un Desarrollador únicamente en virtud de sus respectivas Participaciones con Derecho de Voto en el Emisor o el Fideicomiso de Garantía y (b) el Emisor y cada uno de los Desarrolladores se considerarán Afiladas entre ellas y sus respectivas Afiladas.

“Contratos de Comisión Mercantil” significa, conjuntamente, el Contrato de Comisión Mercantil del Aeropuerto Existente y el Contrato de Comisión Mercantil del Nuevo Aeropuerto.

“Agentes” significa, conjuntamente, el Agente Administrativo, el Agente de Garantías Extranjero, el Agente de Garantías Nacional y el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía; cada uno, individualmente, un “Agente”.

“Aerolínea” significa cualquier Persona (mexicana o extranjera), salvo por personas físicas, titulares de permisos o concesiones conforme a la legislación mexicana y que opere o lleve a cabo Vuelos Internacionales o Vuelos Nacionales.

“Aeropuerto” significa (a) el Aeropuerto Existente o (b), si se ha producido el inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, el Nuevo Aeropuerto.

“Gastos Aeroportuarios Contingentes” significa un monto total igual a MX\$42,500,000 (según sea ajustado por inflación a partir del 7 de octubre de 2015, conforme al Índice de Inflación), o su Equivalente de Moneda Aplicable, a ser transferido al Emisor en cada Fecha de Transferencia de Fondos conforme a la prioridad Décima de la Sección 4.1(a) y la Sección 4.1(b) del Convenio entre Acreedores, para cubrir gastos de operación y mantenimiento incurridos por el Desarrollador Existente o, desde y a partir del inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, el Nuevo Desarrollador, que no se considere Costo de Operación.

“Principios Contables Aplicables” significa, con respecto a (a) cualquier Persona (salvo por el Emisor y los Desarrolladores), los GAAP vigentes de tiempo en tiempo en la jurisdicción en la que dicha Persona sea constituida, formada u organizada, consistentemente aplicados y (b) el Emisor y los Desarrolladores, los GAAP Mexicanos.

“Equivalente de Moneda Aplicable” significa, a cualquier fecha de determinación con respecto a una cantidad denominada en Pesos, el equivalente en Dólares de dicha cantidad de Pesos, determinado usando el tipo de cambio Peso/Dólar publicado por Banco de México en el Diario Oficial de la Federación como el tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en moneda extranjera pagaderas en la República Mexicana para la compra de Dólares con Pesos vigente para dicha fecha o, si Banco de México no publica dicho tipo de cambio, el tipo de cambio cotizado por el Agente Administrativo (siempre que el Contrato de Crédito siga vigentes, y posteriormente por cualquiera de Citigroup Global Markets Inc., HSBC Securities (USA), Inc., y J.P. Morgan Securities LLC) para la compra de Dólares con Pesos en dicha fecha al cierre de negocios de dicha fecha.

“Leyes Aplicables” significa, con respecto a cualquier Persona o al Proyecto, todas las leyes, tratados, reglas, lineamientos, reglamentos, órdenes, códigos y precedentes administrativos o judiciales o autoridades, internacionales, extranjeros, federales, estatales y locales, incluyendo su interpretación o administración por cualquier Autoridad Gubernamental encargada de su exigibilidad, interpretación o administración, y todas las órdenes administrativas, deberes instruidos, solicitudes, licencias, autorizaciones y permisos de, y acuerdos con, cualquier Autoridad Gubernamental.

“ASA” significa Aeropuertos y Servicios Auxiliares, un organismo público descentralizado del gobierno federal mexicano.

“Contrato de Servicios ASA” significa el contrato de servicios celebrado por y entre el Desarrollador Existente y ASA, fechado el 1 de noviembre de 1998.

“Convenios de Cesión de Derechos” significa, conjuntamente, el Convenio de Cesión de Derechos del Aeropuerto Existente y el Convenio de Cesión de Derechos del Nuevo Aeropuerto.

“Vigencia Promedio” significa, a cualquier fecha de determinación, con respecto a cualquier Adeudo, el cociente que resulte de dividir: (a) la suma de los productos del número de años (redondeando a la doceava parte más cercana de un año) a partir de la fecha de determinación de las fechas de cada pago de principal restante programado (incluyendo el pago al vencimiento final) de dicho Adeudo multiplicado por la cantidad de dicho pago, por (b) la suma de todos esos pagos.

“Día Hábil” significa cualquier día salvo sábados, domingos u otros días en que los bancos comerciales estén autorizados u obligados a cerrar de conformidad con las leyes de Nueva York, Nueva York, Estados Unidos de América o la Ciudad de México, México.

“Indemnización del Seguro de Pérdidas Consecuenciales” significa cualquier indemnización de un seguro, indemnización o garantía pagaderos de tiempo en tiempo con respecto a la interrupción total o parcial de la operación de los Aeropuertos.

“Arrendamientos Capitalizados” significa todos los arrendamientos que hayan sido o deban ser, de conformidad con los Principios Contables Aplicables, registrados como arrendamientos capitalizados.

“Equivalentes de Efectivo” significa las Inversiones Permitidas en Dólares y las Inversiones Permitidas en Pesos.

“Cantidades en Efectivo Atrapadas” significa los fondos depositados en la Cuenta de Ingresos en Pesos y la Cuenta de Ingresos Extranjera que serán usados para realizar prepagos o transferencias obligatorios de conformidad con el Convenio entre Acreedores salvo en caso de la existencia de un Evento de Expropiación o una Pérdida de la Concesión.

“Pago de IVA Certificado” significa, con respecto a cualquier Fecha de Pago de IVA, la cantidad certificada por escrito por el Emisor como exigible y pagadera con respecto al impuesto al valor agregado aplicable para pagos de Cargos de Pasajeros depositados en, o acreditados a, la Cuenta de Ingresos en Pesos desde la siguiente Fecha de Pago de IVA.

“Cambio en Ley” significa, después de la fecha de emisión, que se actualice cualquiera de los siguientes supuestos: (a) la adopción o vigencia de cualquier ley, regla, reglamento o tratado, (b) cualquier cambio en cualquier ley, regla, reglamento o tratado aplicable o en la administración, interpretación o aplicación de la misma por cualquier Autoridad Gubernamental o (c) la realización o emisión de cualquier solicitud, lineamiento o directiva (independientemente que tenga fuerza de ley o no) por cualquier Autoridad Gubernamental; siempre que no obstante cualquier disposición en contrario, (x) la Ley de Reforma de Wall Street y Protección al Consumidor Dodd-Frank y todas las solicitudes, reglas, guías o directrices derivadas de la misma o emitidas en relación con la misma y (y) todas las solicitudes, reglas, guías o directrices promulgadas por el Banco de Pagos Internacionales, el Comité de Basilea de Supervisión Bancaria (o cualquier autoridad sucesora o similar) o los Estados Unidos o las autoridades regulatorias extranjeras, en cada caso, de conformidad con Basilea III, serán, en cada caso, consideradas un “Cambio en Ley”, independientemente de la fecha de su promulgación, adopción o emisión.

“Colateral” significa todos los bienes (tangibles o intangibles) y activos del Emisor que estén o se pretenda que estén, en términos de los Documentos de Garantía, sujetos a Gravámenes en favor del Agente de Garantías Extranjero o el Agente de Garantías Nacional, según sea el caso, para el beneficio de las Partes Garantizadas.

“Agentes de Garantía” significa el Agente de Garantías Nacional y el Agente de Garantías Extranjero.

“Documentos de Garantía” significa, conjuntamente, los incisos (e) y (s) de la Cláusula Quinta del Contrato de Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México, el Contrato de Fideicomiso de Garantía, cualquier documento de garantía, el Convenio entre Acreedores, y cualesquiera otros contratos, instrumentos o documentos que creen o pretendan crear un Gravamen en favor del Agente de Garantías Extranjero o el Agente de Garantías Nacional para beneficio de las Partes Garantizadas.

“Convenio de Cobranza” significa cada contrato relacionado con el cobro de los Cargos de Pasajeros entre una Aerolínea y cualquier Desarrollador.

“Comisión por Cobranza” significa, con respecto a cualquier Convenio de Cobranza, la comisión pagadera a la Aerolínea que sea parte de dicho contrato, como contraprestación por el cobro los Cargos de Pasajeros a los pasajeros de Vuelos Nacionales o Vuelos Internacionales de dicha Aerolínea sin exceder 4.0% de los montos cobrados.

“Razón de Cobertura de la Vigencia de la Concesión” significa, con respecto a la Contratación de Adeudos, por el periodo que inicia en la fecha de determinación hasta la Fecha de Vencimiento del Plazo Nocial, la razón de (a) el valor presente del Monto Neto de Cargos de Pasajeros proyectado para ser recibido por el Fideicomiso de

Garantía durante dicho periodo (con base en las operaciones reales del Aeropuerto que opere al momento de dicho cálculo), según lo determinado de buena fe por el Desarrollador Existente o, después del inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, el Nuevo Desarrollador, según sea el caso, de conformidad con el reporte de tráfico independiente más reciente disponible (determinando el valor presente usando una tasa de descuento igual a la Tasa de Referencia), a (b)(i) el monto de principal total de las Deudas insolutas del Emisor, una vez que haya surtido efectos *pro forma* a la Contratación de dicha Deuda y la aplicación de los recursos de la misma y asumiendo que se dispondrá de todos los compromisos conforme al Contrato de Crédito, *menos* (ii) el monto total de cualquier Requerimiento de Reserva del Servicio de la Deuda de la Línea, Requerimientos de Reserva del Servicio de la Deuda de Emisión o Requerimiento de Reserva del Servicio de la Deuda Adicional, existente o que contractualmente esté obligado a existir.

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

“Obligación Contractual” significa, respecto a cualquier Persona, (a) cualquier disposición de cualquier garantía emitida por dicha Persona o (b) cualquier contrato, instrumento u otro compromiso del que dicha Persona sea parte o por el cual cualquiera de sus bienes esté obligado.

“Control” significa la posesión, directa o indirectamente, del poder de dirigir o causar la dirección de la administración o políticas de una Persona, ya sea mediante la capacidad de ejercer el derecho de voto, por contrato o de otro modo. “Controle” y “Controlado” tienen significados correlativos.

“Autorizaciones Gubernamentales Esenciales” significa (1) las resoluciones adoptadas por la asamblea de accionistas del Desarrollador Existente en las que se autorice la cesión conforme al Convenio de Cesión de Derechos del Aeropuerto Existente; y (2) las resoluciones adoptadas por la asamblea de accionistas del Nuevo Desarrollador en las que se autorice la cesión conforme al Convenio de Cesión de Derechos del Nuevo Aeropuerto.

“Contrato de Crédito” significa el Contrato de Crédito Modificado y Reexpresado, fechado el 7 de octubre de 2015, celebrado entre el Emisor, como acreditado, los bancos, instituciones financieras y otros acreditantes institucionales que Aeropuerto Existente que sean parte del mismo, como acreditantes iniciales, HSBC Bank USA, National Association, como Agente Administrativo, Citibank, N.A., como Agente de Garantías Extranjero, Banco Nacional de México, S.A., Integrante del Grupo Financiero Banamex, División Fiduciaria, como Agente de Garantías Nacional y el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía, según sea modificado o modificado y reexpresado de tiempo en tiempo.

“Líneas de Crédito” significa una o más líneas de deuda, líneas de papel comercial, certificados de notas estructuradas u otros instrumentos similares, en cada caso con bancos, bancos de inversión, compañías de seguro, fondos de inversión y/u otros acreedores institucionales o inversionistas institucionales, en cada caso que prevén créditos Revolventes o cartas de correo electrónico, y en cada caso, según sean modificados, ampliados, renovados, reexpresados, refinanciados, adicionados o de otro modo reformados (total o parcialmente, y sin limitación con respecto al monto, términos, condiciones, obligaciones y otras disposiciones) de tiempo en tiempo.

“Activos Circulantes” significa, con respecto a cualquier Persona, todos los activos de dicha Persona que, de conformidad con los Principios Contables Aplicables, serían clasificados como activos circulantes en el balance general de una sociedad que lleve a cabo negocios iguales o similares a los de dicha Persona, después de deducir las reservas apropiadas y adecuadas en cada caso en que una reserva sea adecuada de conformidad con los Principios Contables Aplicables.

“Servicio de la Deuda” significa todo el Servicio de la Deuda Adicional (en su caso), el Servicio de la Deuda de Emisión y el Servicio de la Deuda de la Línea.

“Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda” significa, para cualquier periodo, la razón de (a) el Monto Neto de Cargos de Pasajeros recibido por el Fideicomiso de Garantía durante dicho periodo al (b) Servicio de la Deuda pagadero para dicho periodo (incluyendo, sin duplicación, el Pago de Impuestos de Retención Requerido con respecto a dicho Servicio de la Deuda).

“Leyes de Resarcimiento a Deudores” significa el Código de Quiebras de Estados Unidos, la Ley de Concursos Mercantiles de México y cualquier otra ley en materia de liquidación, curaduría, quiebra, cesión para beneficio de acreedores, mora, reajuste, sindicatura, insolvencia, reorganización, o leyes de resarcimiento a deudores similares de Estados Unidos, México u otras jurisdicciones aplicables de tiempo en tiempo vigentes y que afecten los derechos de acreedores en general.

“Enajenación” significa la venta, transmisión, licencia, arrendamiento u otra enajenación (incluyendo cualquier operación de venta con retroarrendamiento) de cualquier bien por cualquier Persona (o el otorgamiento de cualquier opción y otro derecho a realizar cualquiera de lo anterior), incluyendo cualquier venta, cesión, transmisión u otra enajenación, con o sin recurso, de cualesquiera pagarés o cuentas por cobrar o cualesquiera derechos y reclamaciones asociadas.

“Dólar” o “US\$” significa la moneda de curso legal de Estados Unidos.

“Inversiones Permitidas en Dólares” significa cualquiera de los siguientes tipos de Inversiones, en la medida en que sean propiedad de o sean mantenidas para el beneficio del Fideicomiso de Garantía, libres de cualesquiera Gravámenes (salvo por los Gravámenes creados de conformidad con los Documentos de Garantía):

(a) obligaciones de fácil realización emitidas o directa y totalmente garantizadas o aseguradas por los Estados Unidos o cualquiera de sus agencias federales o dependencias que tenga vencimientos de no más de 360 días a partir de su adquisición; siempre que estén incondicionalmente garantizadas o avaladas por los Estados Unidos;

(b) depósitos a plazo en, o certificados de depósito asegurados o aceptaciones de banqueros de, cualquier banco comercial que (i) (A) sea un Acreditante o (B) esté organizado de conformidad con las leyes de Estados Unidos, cualquiera de sus estados o el Distrito de Columbia o sea la subsidiaria bancaria principal de una sociedad controladora bancaria organizada de conformidad con las leyes de los Estados Unidos, cualquiera de sus estados o el Distrito de Columbia, y sea un miembro del Sistema de la Reserva Federal de Estados Unidos, (ii) emita (o su controladora emita) papel comercial calificado como se describe en el inciso (e) de esta definición y (iii) tenga un capital y superávit combinado de por lo menos US\$1,000,000,000, en cada caso con vencimientos de no más de noventa (90) días desde la fecha de su adquisición;

(c) obligaciones de fácil realización denominadas en Dólares emitidas o directa y totalmente garantizadas o aseguradas por México o cualquiera de sus agencias federales o dependencias que tengan vencimientos de no más de ciento ochenta (180) días a partir de su adquisición; siempre que estén incondicionalmente garantizadas o avaladas por México;

(d) depósitos a plazo en Dólares en, o certificados de depósito asegurados o aceptaciones de banqueros de, cualquier banco comercial que (i) esté organizado de conformidad con las leyes de México o sea la subsidiaria bancaria principal de una sociedad controladora bancaria organizada de conformidad con las leyes de México, y sea un miembro de Banco de México, (ii) emita (o su controladora emita) papel comercial por lo menos “Prime-1” (o la calificación equivalente) por Moody’s o por lo menos “A-1” (o la calificación equivalente) por S&P y (iii) tenga un capital y superávit combinado de por lo menos US\$1,000,000,000, en cada caso con vencimientos de no más de noventa (90) desde la fecha de su adquisición;

(e) papel comercial emitido por cualquier Persona organizada de conformidad con la leyes de cualquier estado de los Estados Unidos y calificado por lo menos “Prime-1” (o la calificación equivalente) por Moody’s o por lo menos “A-1” (o la calificación equivalente) por S&P, en cada caso con vencimientos de no más de noventa (90) desde la fecha de su adquisición;

(f) Inversiones, clasificadas de conformidad con los GAAP Mexicanos como Activos Circulantes del Emisor, en programas de inversión del mercado de dinero registrados de conformidad con la Ley de Sociedades de Inversión de Estados Unidos de 1940, que sean administradas por instituciones financieras que tengan la calificación más alta posible de ya sea Moody’s o S&P, y cuyas carteras estén limitadas únicamente a Inversiones del carácter, calidad y vencimiento descritos en los incisos (a), (b), (c), (d) y (e) de esta definición; y



(g) fondos del mercado de dinero que tengan una calificación en la categoría de inversión más alta otorgada en la misma por una agencia calificadora reconocida el momento de su adquisición, incluyendo cualquier fondo para el que el Agente de Garantías Extranjero (o una Afiliada del mismo) actúa como asesor de inversión, administrador, accionista, agente de cobranza, custodio o subcustodio, no obstante que (A) el Agente de Garantías Extranjero (o una Afiliada del mismo) cargue y cobre comisiones y gastos de dichos fondos por servicios prestados (en el entendido de que dichos cargos, comisiones y gastos sea en términos consistentes con los términos negociados en condiciones de mercado) y (B) el Agente de Garantías Extranjero cargue y cobre comisiones y gastos por servicios prestados, de conformidad con el Contrato de Crédito; en el entendido de que si en cualquier momento el Agente de Garantías Extranjero o el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía no ha recibido instrucciones con respecto a la inversión de fondos en las Cuentas Extranjeras, el Agente de Garantías Extranjero y el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía usará esfuerzos comercialmente razonables para invertir dichos fondos en los Fondos de Liquidez de JPMorgan – el Fondo de Liquidez del Tesoro en Dólares - T38, u otro fondo que los acreditantes requeridos de conformidad con el Contrato de Crédito (siempre que el Contrato de Crédito siga vigente) determinen y notifiquen al Agente de Garantías Extranjero y al Fiduciario del Fideicomiso de Garantía por escrito.

“Vuelo Nacional” significa cualquier servicio de transporte aéreo regular de pasajeros o servicio de transporte aéreo no regular de pasajeros, en cada caso, originados desde el Aeropuerto a un destino dentro de México.

“Pasajero Nacional” significa cualquier pasajero (salvo por los Pasajeros Exentos) que aborden cualquier Vuelo Nacional.

“Tarifa Nacional” significa la tarifa pagadera de conformidad con cualquier Concesión por Pasajeros Nacionales, según sea aprobada por cualquier Autoridad Gubernamental competente.

“Plan de Manejo Ambiental y Social” significa el Plan de Manejo Ambiental (PMA) de enero de 2015, preparado por el Emisor y presentado ante la SEMARNAT y el Plan de Manejo Ambiental y Social preparado por el Nuevo Desarrollador que para identificar las acciones de gestión y mitigación ambiental y social necesarias para implementar el Proyecto.

“Evaluación de Impacto Ambiental” siguiente el estudio de impacto ambiental preparado por Especialistas Ambientales, S.A. de C.V., incluyendo la resolución emitida por la SEMARNAT mediante oficio No. SGPA/DGIRA/DG/9965, fechado el 28 de noviembre de 2014.

“Leyes Ambientales” significa, según corresponda a cualquier Persona, cualquier ley, ordenanza, regla, reglamento, código, normas, órdenes, escritos, sentencias, mandamientos, decretos o restricciones gubernamentales en relación con la contaminación y la protección del ambiente o la liberación de cualquier Material Peligroso al ambiente o desechos peligrosos, emisiones de aire o desechos a sistemas de desechos o públicos.

“Principios del Ecuador” significa que el marco de administración de riesgos, adoptado por las instituciones financieras, para determinar, evaluar y gestionar los riesgos ambientales y sociales en proyectos, que está destinado principalmente a brindar un estándar mínimo de auditoría para soportar la toma de decisiones responsable de riesgos efectiva vigente desde el 4 de junio de 2013.

“Plan de Acción de Principios del Ecuador” significa, en caso de ser requerido en cualquier momento, un documento que describe y da prioridad a las acciones necesarias para que el Proyecto cumpla con las normas aplicables que se definen en el Principio 4 de los Principios del Ecuador.

“Participaciones de Capital” significa, con respecto (a) al Emisor, los derechos de los Fideicomisarios del Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México al Patrimonio del Fideicomiso, (b) el Fideicomiso de Garantía, los derechos de los Fideicomisarios del Fideicomiso de Garantía al Patrimonio del Fideicomiso de Garantía, y (c) a cualquier otra Persona, todas las acciones del capital social de (u otras participaciones de tenencia o utilidades en) dicha Persona, todas las opciones conocidas como warrants, opciones u otros derechos para la compra a o adquisición de dicha Persona de acciones del capital social de (u otras participaciones de tenencia o utilidades en) dicha Persona, todos los valores convertibles o intercambiables por acciones del capital social de (u otras

participaciones de tenencia o utilidades en) dicha persona u opciones conocidas como warrants, derechos u opciones para la compra o adquisición de dicha Persona de tales acciones (u otra participación), y todas las demás participaciones de tenencia o utilidades en dicha Persona (incluyendo partes sociales, de socio o participaciones fiduciarias en la misma), con o sin derechos de voto, e independientemente que dichas acciones, warrants, opciones, derechos y otras participaciones estén en circulación o vigentes en cualquier fecha de determinación.

“Ley de Intercambio” significa la ley llamada *U.S. Securities Exchange Act of 1934*, con sus reformas.

“Aerolíneas Exentas” significa, a cualquier fecha de determinación, una Aerolínea que entregue directamente a cualquier Desarrollador la cobranza de cantidades debidas con respecto a los Cargos de Pasajeros; en el entendido de que dichas Aerolíneas conjuntamente no deberán recabar más del 5% de las cantidades totales debidas con respecto a los Cargos de Pasajeros durante el período de 12 (doce) meses consecutivos inmediatamente anteriores a dicha fecha de determinación; cada una, una “Aerolínea Exenta”.

“Categoría Exenta” significa cualquiera de los siguientes, a menos que la SCT o cualquier otra Autoridad Gubernamental limite la exención de pago de los Cargos de Pasajeros con respecto a dicha categoría de pasajeros: (a) infantes de dos (2) años o menores; (b) representantes y agentes diplomáticos de un país distinto a México; siempre que se otorgue una exención similar de tarifas, comisiones o impuestos aeroportuarios a representantes y agentes diplomáticos mexicanos por otro país con respecto al uso de aeropuertos dentro de dicho país; (c) pasajeros que salgan en vuelos que se originen desde cualquier Aeropuerto sin salir de dicho Aeropuerto después de llegar a dicho Aeropuerto en vuelos originados en un aeropuerto distinto a dicho Aeropuerto de conformidad con los lineamientos aplicables especificados por la SCT de tiempo en tiempo; y (d) pilotos, copilotos, ingenieros de vuelo, y azafatas, debidamente nombrados con todas las autorizaciones y licencias de trabajo aplicables, que operen Vuelos Nacionales o Vuelos Internacionales que se originen desde cualquier Aeropuerto.

“Pasajero Exento” significa un pasajero que (a) esté dentro de cualquiera de las Categorías Exentas y (b) aborde un vuelo a cualquier destino (ya sea dentro o fuera de México) en el Aeropuerto.

“Aeropuerto Existente” significa el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México ubicado en la Ciudad de México, Distrito Federal y dentro del área de la concesión que se describe con más detalle en la Concesión del Aeropuerto Existente, y cuyo domicilio está ubicado en Boulevard Puerto Aéreo, sin número Colonia Federal, México, Distrito Federal, código postal 15620, México, según el mismo sea remodelado, ampliado o de otro modo modificado de tiempo en tiempo, incluyendo conforme al Proyecto.

“Contrato de Comisión Mercantil del Aeropuerto Existente” significa el *Contrato de Comisión Mercantil* reexpresado, fechado el 7 de octubre de 2015, celebrado por el Desarrollador Existente, como *comisionista*, y el Fideicomiso de Garantía, para la prestación de servicios relacionados con el cobro de los Cargos de Pasajeros del Aeropuerto Existente de las Aerolíneas.

“Convenio de Cesión de Derechos del Aeropuerto Existente” significa el Convenio de Cesión reexpresado, fechado el 7 de octubre de 2015, de conformidad con el cual el Desarrollador Existente cede todos sus derechos, título e intereses en y a (a) todos los montos debidos o por vencer con respecto a los Cargos de Pasajeros del Aeropuerto Existente al Emisor y (b) cualesquiera garantías, cartas de crédito u otro apoyo crediticio proporcionado por cualquier Aerolínea con respecto a sus obligaciones de conformidad con cualquier Convenio de Cobranza.

“Concesión del Aeropuerto Existente” significa (a) la Concesión otorgada en favor de Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. incluyendo la Modificación a la Concesión otorgada en favor de Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., en cada caso, otorgada por la SCT y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio de 2004, incluyendo también una modificación mediante oficio número 1.036 de la SCT fechado el 9 de marzo de 2005 y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de julio de 2005, por medio de la cual la concesión otorgada por el Desarrollador Existente fue ampliada del 1 de noviembre de 2010 al 1 de noviembre de 2048, (b) cada uno de sus anexos, y (c) el “Plan Maestro de Desarrollo 2012-2016” aprobado por la SCT con respecto a y según sea aplicable al Desarrollador Existente.

“Cargos de Pasajeros del Aeropuerto Existente” significa (a) la “Tarifa de Uso de Aeropuerto por los Servicios que Presta Aeropuerto Intemacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.” determinada de tiempo en tiempo por la SHCP, o por cualquier Autoridad Gubernamental mexicana, de conformidad con la Concesión del Aeropuerto Existente; (b) cualquier otra comisión, tarifa u otro monto en lugar o en sustitución de, o en adición a, la comisión descrita en el inciso (a) anterior, en cada caso, que sea pagadero por Pasajeros Nacionales o Pasajeros Internacionales (salvo por Pasajeros Exentos) por el uso del Aeropuerto Existente; y (c) todos los derechos relacionados con el inciso (a) y el inciso (b) anteriores.

“Desarrollador Existente” significa Aeropuerto Intemacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., una empresa de participación estatal mayoritaria constituida y existente de conformidad con las leyes de los Estados Unidos Mexicanos como una sociedad anónima de capital variable.

“Indemnización por Expropiación” significa el valor (ya sea en la forma de dinero, valores, bienes u otros) pagado o pagadero a cualquiera de los Fideicomisarios del Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México o Fideicomisarios del Fideicomiso de Garantía en relación con la actualización de cualquier Evento de Expropiación.

“Evento de Expropiación” significa cualquier acción o serie de acciones por una Autoridad Gubernamental (a) para apropiarse, confiscar, decomisar, expropiar, nacionalizar, embargar o de otro modo tomar todo o una parte sustancial de cualquier Concesión, los bienes, activos u operaciones comerciales de cualquier Desarrollador, (b) para apropiarse, confiscar, decomisar, expropiar, nacionalizar, embargar o de otro modo tomar todo o una parte sustancial del Colateral, bienes, activos u operaciones comerciales del Emisor o del Fideicomiso de Garantía, (c) para sujetar a una requisita o de otro modo asumir la custodia o control de las operaciones de cualquier Aeropuerto (o cualquier parte sustancial del mismo) en la medida en que dicho evento afecte sustancialmente el cobro por parte del Fideicomiso de Garantía de cantidades debidas o por vencer con respecto a los Cargos de Pasajeros o para sujetar cualquier Concesión a rescate, en cada caso, conforme a la legislación mexicana, (d) que resulte en la disolución o desestablecimiento del Emisor, cualquier Desarrollador o el Fideicomiso de Garantía o (e) que impida a cualquier Desarrollador llevar a cabo el negocio o las operaciones de cualquier Aeropuerto (o cualquier parte sustancial de las mismas); en el entendido, de que a partir de la terminación del Concesión del Aeropuerto Existente como resultado del inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, los eventos descritos en los incisos (a) al (e) anteriores, según estén relacionados con el Aeropuerto Existente, los Cargos de Pasajeros Aeropuerto Existente y el Desarrollador Existente, dejarán de constituir un Evento de Expropiación.

“Línea de Crédito” significa la línea de crédito garantizada preferente conforme al Contrato de Crédito.

“Servicio de la Deuda de la Línea” significa, para cualquier periodo, un monto igual a (a) la suma de todos los pagos debidos durante dicho periodo con respecto a las Obligaciones Garantizadas de la Línea de Crédito, ya sean para principal, intereses (tomando en cuenta los Contratos Swap de la Línea vigentes en la fecha de determinación (en su caso)), comisiones, Obligaciones Principales Swap debidas y pagaderas por el Emisor con respecto al mismo, Pagos de Terminación de Contrato Swap pagaderos por el Emisor o de otro modo con respecto al mismo menos (b) todos los pagos, en su caso, debidos de las Contrapartes Swap al Emisor de conformidad con cada Contrato Swap durante dicho periodo a ese respecto.

“Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda de la Línea” significa una cuenta separada de reserva del servicio de la deuda denominada en dólares que no devenga intereses, Cuenta No. 11336800, abierta por el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía, a nombre del Fideicomiso de Garantía y bajo el dominio y control únicos del Agente de Garantías Extranjero.

“Requerimiento de Reserva del Servicio de la Deuda de la Línea” significa, a cualquier fecha de determinación, el monto igual a (a)(i) la suma de (A) los intereses y las comisiones totales con respecto al saldo insoluto en ese momento de las Obligaciones Garantizadas de la Línea de Crédito programados para ser exigibles de conformidad con las Secciones 2.05(a) y 2.07 del Contrato de Crédito más (B) todos los pagos debidos del Emisor conforme al Artículo III del Contrato de Crédito con respecto a dichos intereses y comisiones más (C) todos los pagos, en su caso, debidos del Emisor conforme a cada Contrato Swap de la Línea menos (ii) todos los pagos, en su caso, debidos de las Contrapartes Swap al Emisor conforme a cada Contrato Swap de la Línea, en caso del inciso (i) y (ii) anterior, durante los siguientes seis (6) meses consecutivos que ocurran después de dicha fecha, más (b) el

Equivalente de Moneda Aplicable de MX\$85,000,000 (según sea ajustado por inflación a partir del 7 de octubre de 2015, conforme al Índice de Inflación).

“Contrato Swap de la Línea” significa cada Contrato Swap de Tasa de Interés con respecto a la Línea de Crédito celebrado de conformidad con la Sección 7.01(m) del Contrato de Crédito.

“Contraparte Swap” significa cualquiera de Coordinador Global, BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiamiento BBVA Bancomer y Banco Santander (México) S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander México o cualquiera de sus Afiliadas, en cada caso, únicamente como parte de un Contrato Swap de la Línea.

“Trimestres Fiscales” significa, con respecto a cada uno del Emisor y los Desarrolladores, los períodos que inicien el (a) 1 de enero de cualquier año calendario y terminen el siguiente 31 de marzo, (b) 1 de abril de cualquier año calendario y terminen el siguiente 30 de junio (c) 1 de julio de cualquier año calendario y terminen el siguiente 30 de septiembre, y (d) 1 de octubre de cualquier año calendario y terminen el siguiente 31 de diciembre; cada uno, un “Trimestre Fiscal”.

“Ejercicio Fiscal” significa, con respecto a cada uno del Emisor y los Desarrolladores, el período que inicie el 1 de enero de cualquier año calendario y termine el siguiente 31 de diciembre.

“Fitch” significa Fitch Ratings y cualquier sucesor de su negocio de agencia calificadora.

“Fecha de Transferencia de Fondos” significa el último día de cada mes calendario o, si dicho día no es un Día Hábil, el día inmediatamente anterior que sea un Día Hábil.

“Contrato Swap de Tipo de Cambio” significa un Contrato Swap celebrado de conformidad con el título “—Swaps”, y en cumplimiento de los requerimientos del Convenio entre Acreedores, celebrado entre el Emisor y un Banco Aceptable de Tipo de Cambio, para protegerse del riesgo de fluctuaciones del tipo de cambio en relación con cualquier Deuda Adicional, por un período concurrente con la vigencia de dicha Deuda Adicional hasta su vencimiento.

“GAAP” significa, con respecto a cualquier jurisdicción, los principios de contabilidad generalmente aceptados que sean adoptados o endosados por un segmento significativo de la profesión de contadores en dicha jurisdicción, que sean aplicables a las circunstancias en cualquier fecha de determinación, consistentemente aplicados.

“Coordinadores Globales” significa Citigroup Global Markets Inc., HSBC Securities (USA), Inc., y J.P. Morgan Securities LLC, en sus respectivas capacidades individuales salvo por lo expresamente previsto en el presente sino únicamente como coordinadores globales y administradores conjuntos y estructuradores líder.

“Autoridad Gubernamental” significa el gobierno de México, Estados Unidos, o cualquier otra nación, o cualquiera de sus subdivisiones políticas, ya sea estatal o local, y cualquier agencia, autoridad, dependencia, organismo regulatorio, tribunal, banco central u otra entidad que ejerza poderes o funciones ejecutivas, legislativas, judiciales, impositivas, regulatorias o administrativas de o que pertenezca a un gobierno (incluyendo cualquier organismo supranacional tales como la Unión Europea o el Banco Central Europeo).

“Autorización Gubernamental” significa cualquier autorización, aprobación, consentimiento, franquicia, licencia, obligación, orden, resolución, permiso, certificado, exención, notificación, declaración o derecho, obligación u otra acción similar de, a o por, o cualquier presentación, calificación o registro ante cualquier Autoridad Gubernamental.

“Garantía” significa, respecto a cualquier Persona, (a) cualquier obligación, contingente u otra, de dicha Persona que garantice o tenga el efecto económico de garantizar un Adeudo u otra obligación pagadera o susceptible de ser cumplida por otra Persona (el “obligado principal”) de cualquier manera, ya sea directa o indirectamente, que incluya cualquier obligación de dicha Persona, directa o indirecta, (i) para comprar o pagar (o entregar o proveer

fondos para la compra o pago de) dicho Adeudo u otra obligación, (ii) para comprar o arrendar bienes, valores o servicios con el fin de asegurar al reclamante con respecto a dicho Adeudo u otra obligación de pago o cumplimiento de dicho Adeudo u otra obligación, (iii) para mantener capital de trabajo, capital o cualquier otra condición de estado financiero o liquidez o nivel de ingresos o flujo de efectivo del obligado principal para permitir al obligado principal pagar dicho Adeudo u otra obligación, o (iv) para celebrar con el fin de asegurar de cualquier otra manera al reclamante con respecto a dichos Adeudos u otra obligación de pago o cumplimiento de los mismos o para proteger a dicho reclamante contra pérdidas con respecto a los mismos (total o parcialmente), o (b) cualquier Gravamen sobre cualesquiera activos de dicha Persona que garantice un Adeudo u otra obligación de cualquier otra Persona, independientemente que dicho Adeudo u obligación sea asumido por dicha Persona (o cualquier derecho, contingente u otro, de cualquier titular de dichos Adeudos para obtener dicho Gravamen). El monto de cualquier Garantía será considerado como un monto igual a la cantidad señalada o determinable de la obligación principal relacionada, o porción de la misma, con respecto a la cual dicha Garantía sea otorgada o, si no está señalada o es determinable, la responsabilidad máxima razonablemente anticipada con respecto a la misma según sea determinada por la Persona que garantiza de buena fe. El término “Garantía” como verbo tiene un significado correlativo.

“Materiales Peligrosos” significa todas las sustancias o desechos explosivos o radioactivos y todas las sustancias, los desechos u otros contaminantes peligrosos o tóxicos, incluyendo petróleo o destilados de petróleo, asbestos o materiales que contienen asbestos, bifenilos policlorados, gas radón, desechos infecciosos o médicos y todas las demás sustancias o desechos de cualquier naturaleza regulados conforme a cualquier Ley Ambiental.

“Deuda Incremental” significa el Adeudo del Emisor distinto de (a) Adeudos bajo los Convenios de Emisión (excluyendo Notas Adicionales), (b) Adeudos bajo los Documentos del Crédito, (c) Deuda Swap Requerida y (d) Deuda Refinanciada.

“Incurrir” o “Contratar” significa, con respecto a cualquier Adeudo, incurrir, crear, emitir, asumir, garantizar o de otro modo, de forma contingente o no, ser responsable, directa o indirectamente, por o en relación con, o para extender el vencimiento de, o ser responsable de, el pago de dicho Adeudo; en el entendido, sin embargo, que ni (a) el devengo de intereses, (b) la acumulación de descuento de emisión original ni (c) un aumento en el monto insoluto del Adeudo causado únicamente por las fluctuaciones en los tipos de cambio de las monedas se considera una Contratación de Adeudo. Los términos “Contratación”, “Contratar” e “Incurrir” tienen significados correspondientes.

“Adeudo” significa, respecto a cualquier Persona en cualquier momento en particular, sin duplicación, todo lo siguiente, independientemente que sean incluidos o no como adeudos o pasivos de conformidad con los GAAP Aplicables:

- (a) todas las obligaciones de dicha Persona por dinero tomado en préstamo y todas las obligaciones de dicha Persona que consten en bonos, obligaciones, pagarés, contratos de crédito u otros instrumentos similares;
- (b) el monto máximo de todas las obligaciones directas o contingentes de dicha Persona que surjan conforme a cartas de crédito (incluyendo cartas *standby* y comerciales), aceptaciones de banqueros, garantías bancarias, fianzas e instrumentos similares;
- (c) obligaciones netas de dicha Persona conforme a cualquier Contrato Swap;
- (d) todas las obligaciones de dicha Persona para pagar el precio de compra diferido de bienes o servicios (salvo por las cuentas por cobrar en el curso ordinario del negocio y que no estén vencidas por 60 días o más a partir de la fecha en que dichas cuentas por cobrar fueron creadas);
- (e) adeudos (excluyendo intereses prepagados sobre los mismos) garantizados por un Gravamen sobre bienes que sean propiedad de o que estén siendo comprados por dicha Persona (incluyendo adeudos que surjan conforme a ventas condicionales u otros convenio para la retención de título), independientemente que dichos adeudos hayan sido asumidos por dicha Persona o estén limitados en recurso;
- (f) todas las Obligaciones de dicha Persona de conformidad con Arrendamientos Capitalizados;

(g) todas las obligaciones de dicha Persona para comprar, amortizar, retirar, provisionar (defease) o de otro modo realizar cualesquiera pagos con respecto a cualesquiera Participaciones de Capital en dicha Persona o cualquier otra Persona o cualesquiera opciones conocidas como warrants, derechos u opciones para adquirir dichas Participaciones de Capital, valuadas, en el caso de participaciones preferentes amortizables, a lo que resulte mayor de su preferencia de liquidación voluntaria o involuntaria más dividendos devengados y no pagados; y

(h) todas las Garantías de dicha Persona con respecto a cualquiera de lo anterior.

Para todos los efectos del presente Contrato, el Adeudo de cualquier Persona deberá incluir el Adeudo de cualquier asociación o coinversión (salvo por una coinversión que en sí misma sea una sociedad (*corporation*) o sociedad de responsabilidad limitada (*limited liability company*)) en la que dicha Persona sea un socio general o co-inversionista (*joint venturer*), a menos que dicho Adeudo sea expresamente realizado sin recurso para dicha Persona. El monto de cualquier obligación neta conforme a un Contrato Swap en cualquier fecha se considerará el Valor de Terminación Swap de la misma a dicha fecha.

“Servicio de la Deuda de Emisión” significa, para cualquier periodo, un monto igual a la suma de todos los pagos debidos durante dicho periodo con respecto a las Obligaciones Garantizadas de Emisión.

“Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda de Emisión” significa una cuenta separada de reserva del servicio de la deuda denominada en Dólares que no devenga intereses que abrirá el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía, a nombre del Fideicomiso de Garantía y bajo el dominio y control únicos del Agente de Garantías Extranjero.

“Requerimiento de Reserva del Servicio de la Deuda de Emisión” significa, a cualquier fecha de determinación, el monto igual a los intereses totales con respecto al saldo insoluto de ese momento de las Obligaciones Garantizadas de Emisión programadas para vencer durante los siguientes seis (6) meses consecutivos después de dicha fecha.

“Fiduciario de Emisión” significa HSBC Bank USA, National Association.

“Auditores Independientes” significa PricewaterhouseCoopers S.C., Mancera, Ernst & Young u otro auditor independiente de reconocido prestigio internacional que no esté relacionado con el Emisor, el Desarrollador, los Garantes o cualquiera de sus Afiliadas.

“Índice de Inflación” significa (a) para montos denominados en Pesos, el Índice Nacional de Precios al Consumidor de México, publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía de México (INEGI) y (b) para montos denominados en Dólares, el Índice conocido como Producer Price Index (*Finished Goods Less Food and Energy*) (WPSSOP3500), publicado por el Departamento de Trabajo de Estados Unidos; en el entendido de que, para efectos de calcular cualquier cantidad en Pesos o en Dólares a ser especificadas en el Contrato de Crédito o cualquier otro Documento del Crédito por referencia al índice de inflación aplicable, la fecha de referencia relevante de cálculo será, a menos que se especifique lo contrario, la fecha de cierre del Contrato de Crédito.

“Procedimiento de Insolvencia” significa, con respecto a cualquier Persona (a) la emisión por una Autoridad Gubernamental competente de cualquier jurisdicción o un tribunal con jurisdicción de (i) un decreto u orden de resarcimiento con respecto a dicha Persona en un caso o procedimiento involuntario de conformidad con cualquier Ley para el Resarcimiento de Deudores aplicable o (ii) un decreto u orden involuntaria u objetada que declare a dicha Persona en quiebra o insolvente, o que apuebe que se presentó adecuadamente una solicitud que busque la suspensión de pagos, reorganización, arreglo, ajuste o composición de o con respecto a dicha Persona conforme a cualquier Ley para el Resarcimiento de Deudores aplicable, o que nombre a un custodio, síndico, liquidador, cesionario, fiduciario, embargador u otro funcionario similar de dicha Persona o de cualquier parte sustancial de los bienes de dicha Persona, o que ordene la disolución o liquidación de los asuntos de dicha Persona y la continuación del decreto u orden a que se hace referencia en los incisos (i) y (ii) anteriores continúe no desechado o no suspendido y vigente por un plazo de noventa (90) días consecutivos; (b) el inicio por dicha Persona de un caso o procedimiento voluntario conforme a cualquier Ley para el Resarcimiento de Deudores aplicable o de cualquier otro caso o procedimiento para ser declarado en quiebra o insolvente, o el consentimiento de dicha Persona a la emisión de un decreto u orden de resarcimiento con respecto a dicha Persona en un caso o procedimiento involuntario conforme a cualquier Ley para el Resarcimiento de Deudores aplicable o el inicio de cualquier caso o procedimiento de quiebra o insolvencia en contra de dicha Persona, o la presentación por dicha Persona de una solicitud o contestación o consentimiento que busque la reorganización o resarcimiento conforme a cualquier Ley para el Resarcimiento de Deudores aplicable; o consentimiento de dicha Persona a la presentación de dicha solicitud o al nombramiento de o la toma de posesión por un custodio, síndico, liquidador, cesionario, fiduciario, embargador u otro funcionario similar de dicha Persona o de cualquier parte sustancial de los bienes de dicha Persona, o la realización por dicha Persona de una cesión para beneficio de acreedores, o (c) la admisión por dicha Persona por escrito de su incapacidad de pagar sus deudas de forma general en la medida en que se vayan venciendo, o la toma de una acción corporativa por parte de dicha Persona para perseguir cualquiera de dichas acciones.

“Agente de Acreedores” significa Citibank, N.A., como el agente de los acreedores nombrados conforme al Convenio entre Acreedores.

“Convenio entre Acreedores” significa el convenio entre acreedores, a ser fechado en la Fecha de Emisión, celebrado por el Acreditado, los Acreditantes (o cualquier agente en su representación), el Agente Administrativo, el Fiduciario de Emisión, el Agente de Garantías Extranjero, el Agente de Garantías Nacional, el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía, el Agente de Acreedores, cada Contraparte Swap y cada Proveedor de Deuda Adicional o agentes o representantes de dichos Proveedores de Deuda Adicional.

“Contrato Swap de Tasa de Interés” significa un Contrato Swap celebrado de conformidad con “—Swaps” y en cumplimiento con los requerimientos del Convenio entre Acreedores, celebrado por el Emisor y una Contraparte Swap, para protegerse del riesgo de fluctuaciones de tasas de interés con respecto a la Línea de Crédito o cualquier Deuda Adicional, por un período concurrente con la vigencia de la línea de Crédito Revolvente o dicha Deuda Adicional, según corresponda hasta su vencimiento.

“Vuelo Internacional” significa cualquier servicio de transporte aéreo regular de pasajeros o servicio de transporte aéreo no regular de pasajeros, en cada caso, que se origine desde cualquier Aeropuerto a un destino fuera de México.

“Pasajero Internacional” significa cualquier pasajero (salvo por los Pasajeros Exentos) que aborden cualquier Vuelo Internacional.

“Tarifa Internacional” significa la tarifa pagadera conforme a cualquier Concesión por Pasajeros Internacionales, según sea aprobada por cualquier Autoridad Gubernamental competente.

“Inversión” significa, respecto a cualquier Persona, cualquier adquisición o inversión directa o indirecta por dicha Persona, ya sea por medio de (a) la compra u otra adquisición de Participaciones de Capital o deuda de otra Persona, (b) un crédito, anticipo o aportación de capital a, Garantía o asunción de deuda de, o compra u otra adquisición de cualquier otra deuda o participación de capital o interés en, otra Persona, incluyendo cualquier parte social o participación en coinversión en dicha otra Persona y cualquier arreglo conforme al cual el inversionista incurra en deuda del tipo a que se refiere el inciso (h) de la definición de “Adeudo” con respecto a dicha Persona, o

(c) la compra u otra adquisición (en una operación o una serie de operaciones) de activos de otra Persona que constituyan una unidad de negocios o todo o una parte sustancial del negocio de, dicha Persona.

“Calificación de Grado de Inversión” significa una calificación igual o mayor a BBB- (o equivalente) por Fitch, Baa3 (o equivalente) por Moody’s y BBB- (o equivalente) por S&P.

“ISDA” significa International Swaps and Derivatives Association, Inc.

“Fecha de Emisión” significa la primera fecha de emisión de las Notas conforme a los Convenios de Emisión.

“Aprobaciones de Emisor” significa (1) el reconocimiento por la SCT, fechado el 23 de octubre de 2014 y 24 de octubre de 2014, en el que se acredite que la SCT ha (x) autorizado la celebración de los Convenios de Cesión de Derechos y la cesión de todos los montos vencidos o por vencer con respecto a Cargos de Pasajeros y a los derechos de cobro de los mismos por el periodo señalado por los Desarrolladores al Emisor, y (y) confirmado y reconocido que el Emisor tendrá derecho únicamente a los montos vencidos o por vencer conforme a Cargos de Pasajeros siempre que las Partes Garantizadas sigan siendo los fideicomisarios del Fideicomiso de Garantía; y (2) la presentación e inscripción de los Convenios de Cesión de Derechos en el Registro Público de Comercio de la Ciudad de México.

“Fecha de Pago de IVA” significa el Día Hábil, de tiempo en tiempo, en que los Pagos de IVA Certificados sean solicitados por el Emisor, en el entendido de que no podrán existir más de dos (2) Fechas de Pago de IVA en cualquier mes calendario.

“Acreditante” significa Banco Nacional de México, S.A., Integrante del Grupo Financiero Banamex, HSBC Bank USA, National Association y JPMorgan Chase Bank, N.A. como acreditantes iniciales en el Contrato de Crédito y cada Persona que se convierta en Acreditante en el Contrato de Crédito siempre que dicho acreditante inicial o Persona, según sea el caso, sea parte del Contrato de Crédito.

“Gravamen” significa una hipoteca, prenda, prenda sin desposesión (*hypothecation*), cesión, convenio de depósito, carga, gravamen (legal u otro), cargo o preferencia, prioridad, fideicomiso u otro derecho de garantía o acuerdo preferencial dentro del género de un derecho de garantía de cualquier tipo o naturaleza (incluyendo cualquier venta condicional u otro contrato de retención de título, cualquier servidumbre, derecho de paso u otro gravamen sobre la titularidad de bienes reales, y cualquier arrendamiento financiero que tenga sustancialmente el mismo efecto económico que cualquiera de lo anterior).

“Crédito” significa los créditos otorgados por los Acreditantes en el Contrato de Crédito.

“Documentos del Crédito” significa, conjuntamente, (a) el Contrato de Crédito, (b) los pagarés del Contrato de Crédito, (c) el Contrato de Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México, (d) los Documentos de Garantía, (e) los Contratos Swap de la Línea (en su caso), (f) el poder del Desarrollador Existente, (g) después de la Fecha de Detonante, el poder del Nuevo Desarrollador, (h) el Convenio entre Acreedores, (i) las cartas de honorarios entre el Acreditado y los Agentes y (j) cualquier documento accesorio y todos los certificados entregados conforme a o en relación con los documentos mencionados en los incisos (a) a (i).

“Pérdida de la Concesión” significa que cualquier Concesión sea terminada o revocada, o que cualquier Desarrollador deje por cualquier razón (incluyendo un incumplimiento por el Desarrollador en su respectiva Concesión) de ser la única Persona o Personas facultadas para operar el Aeropuerto Existente (en el caso del Desarrollador Existente) o el Nuevo Aeropuerto (en el caso del Nuevo Desarrollador) de conformidad con su Concesión aplicable; en el entendido que a partir de la terminación de la Concesión Existente como resultado del inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, los eventos descritos anteriormente, según se relacionen con el Aeropuerto Existente, la Concesión Existente y el Desarrollador Existente, dejará de ser una Pérdida de Concesión.



“Efecto Sustancial Adverso” significa un efecto sustancial adverso en (a) las operaciones, negocios, condición (financiera u otra) o prospectos del Emisor o cualquiera de los Desarrolladores; (b) los Gravámenes en favor del Agente de Garantías Extranjero o del Agente de Garantías Nacional; (c) la capacidad de cualquier Agente o cualquier Parte Garantizada de hacer valer sus derechos y recursos conforme a los Convenios de Emisión o cualquier Documento del Crédito; o (d) la capacidad de (A) el Emisor o cualquier Desarrollador de cumplir con sus obligaciones conforme a los Convenios de Emisión o cualquier Documento del Crédito del cual sea parte o (B) el Emisor o cualquier Desarrollador para cumplir con sus obligaciones sustanciales conforme a cualquier Contrato del Proyecto del cual sea parte; en el entendido de que a partir de la terminación de la Concesión del Aeropuerto Existente como resultado del inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, los eventos descritos en los incisos (a) al (d) anteriores, según se relacionen con el Aeropuerto Existente, los Cargos de Pasajeros del Aeropuerto Existente y el Desarrollador Existente, dejarán de ser un Efecto Sustancial Adverso.

“GAAP Mexicanos” significa, según corresponda, (i) las Normas de Información Financiera vigentes de tiempo en tiempo emitidas por el Consejo Mexicano para la Investigación y Desarrollo de Normas de Información Financiera, A.C., (ii) las Normas Internacionales de Información Financiera vigentes de tiempo en tiempo emitidas por el International Accounting Standards Board, (iii) las normas y reglas contables vigentes de tiempo en tiempo de la Ley General de Contabilidad Gubernamental, o (iv) las Normas de Información Financiera Gubernamental Generales para el Sector Paraestatal y las Normas de Información Financiera Gubernamental Específicas para el Sector Paraestatal.

“Ley del Impuesto sobre la Renta de México” significa la Ley del Impuesto sobre la Renta.

“Contrato de Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México” significa el contrato de fideicomiso irrevocable de administración y pago reexpresado número 80460, fechado el 7 de octubre 2015, celebrado por y entre Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa, como fideicomitente, el Fiduciario del Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México, como fiduciario, y cada Desarrollador, como fideicomisario en primer lugar, según sea modificado o modificado y reexpresado de tiempo en tiempo.

“Fideicomisarios del Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México” significa, en cualquier fecha, las Personas designadas como fideicomisarios del Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México conforme a la Cláusula Tres del Contrato de Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México a dicha fecha.

“Fiduciario del Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México” significa Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria, únicamente en su calidad de fiduciario bajo el Contrato de Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México, o cualquiera de sus causahabientes permitidos, como fiduciario del Emisor, debidamente nombrados de conformidad con la Cláusula Vigésima del Contrato de Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México.

“Moody’s” significa Moody’s Investors Service, Inc. y cualquier sucesor de su negocio de agencia calificadora.

“Recursos en Efectivo Netos” significa, con respecto a cualquier Indemnización por Expropiación recibidos o pagado a cuenta de cualquier Desarrollador, o del Emisor, según sea el caso, (A) la suma del efectivo y equivalentes de efectivo (incluyendo Equivalentes de Efectivo) recibidos en relación con dicha operación (incluyendo cualquier efectivo o Equivalentes de Efectivo recibido a modo de pago diferido de conformidad con, o por la monetización de, un pagaré por cobrar u otro, pero únicamente si es y cuando sea recibido) sobre (B) la suma de (a) cualquier gasto menor razonable y documentado incurrido por el Emisor, el Fideicomiso de Garantía o cualquier Desarrollador en relación con la cobranza y el pago de dicha Indemnización por Expropiación (incluyendo costos de abogados) y (b) impuestos sobre la renta que se estime razonablemente que serán efectivamente pagaderos dentro de los dos (2) años siguientes a la fecha de la operación de que se trate como resultado de cualquier ganancia reconocida en relación con ello.

“Monto Neto de Cargos de Pasajeros” significa, con respecto a cualquier período, la cantidad igual a (a) la suma de (i) los Cargos de Pasajeros depositados en, o acreditados a, sin duplicación, la Cuenta de Ingresos en Pesos y la Cuenta de Ingresos Extranjera durante dicho período y (ii) todos los intereses y otros ingresos del Emisor depositados en, o acreditados a, sin duplicación, la Cuenta de Ingresos en Pesos y la Cuenta de Ingresos Extranjera

durante dicho período, menos (b) la suma de (i) todos los Pagos de IVA Certificados realizados durante dicho período de conformidad con la prioridad Primera de la Sección 4.1(a) y la Sección 4.1(b) del Convenio entre Acreedores más (ii) todos los Costos de Operación pagados durante dicho período de conformidad con la prioridad Segunda de la Sección 4.1(a) y la Sección 4.1(b) del Convenio entre Acreedores, durante dicho periodo.

“Nuevo Aeropuerto” significa el nuevo aeropuerto internacional para la Ciudad de México y sus alrededores en un área aproximada de 46,600,000 metros cuadrados, que se ubicará en Texcoco, Estado de México según se describe en la Concesión del Nuevo Aeropuerto.

“Contrato de Comisión Mercantil del Nuevo Aeropuerto” significa el Contrato de Comisión Mercantil que será celebrado en o antes de la Fecha de Detonante entre el Nuevo Desarrollador, como comisionista, y el Fideicomiso de Garantía, para la prestación de servicios en relación con el cobro de los Cargos de Pasajeros del Nuevo Aeropuerto de las Aerolíneas.

“Convenio de Cesión de Derechos del Nuevo Aeropuerto” significa el Convenio de Cesión Reexpresado, fechado el 7 de octubre de 2015, de conformidad con el cual el Nuevo Desarrollador cedió todos sus derechos, título e intereses en y a todos (a) los montos vencidos o por vencer con respecto a los Cargos de Pasajeros del Nuevo Aeropuerto al Emisor y (b) las garantías, cartas de crédito u otro soporte otorgado por cualquier Aerolínea con respecto a sus obligaciones conforme a cualquier Convenio de Cobranza.

“Concesión del Nuevo Aeropuerto” significa (a) la Concesión otorgada en favor de Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. otorgada por la SCT y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 2015, y (b) cada uno de sus anexos.

“Cargos de Pasajeros del Nuevo Aeropuerto” significa (a) la Tarifa de Uso de Aeropuerto, que determine de tiempo en tiempo la SHCP, o cualquier Autoridad Gubernamental mexicana competente, de conformidad con la Concesión del Nuevo Aeropuerto; (b) cualquier otra comisión, tarifa o monto en lugar o en sustitución de, o en adición a, la tarifa descrita en el inciso (a) anterior, en cada caso, que sea pagadera por Pasajeros Nacionales o Pasajeros Internacionales (salvo por Pasajeros Exentos) por el uso del Nuevo Aeropuerto; y (c) todos los derechos relacionados en los incisos (a) y (b) anteriores.

“Nuevo Desarrollador” significa Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., una empresa de participación estatal mayoritaria constituida y existente de conformidad con las leyes de los Estados Unidos Mexicanos como una sociedad anónima de capital variable.

“Fecha de Terminación de Plazo Nocial” significa lo que ocurra después entre (a) la fecha que sea 30 (treinta) años después de la fecha de determinación y (b) la fecha de vencimiento de la Concesión del Aeropuerto Existente o, a partir de la terminación de la Concesión del Aeropuerto Existente como resultado del inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, la Concesión del Nuevo Aeropuerto.

“Obligaciones” significa, respecto de cualquier Persona, al pago, realización u otra obligación de dicha persona de cualquier tipo, incluyendo cualquier responsabilidad de dicha Persona sobre cualquier reclamo, si es no lo derecho del acreedor para el pago respecto de dicho reclamo que es puesto a decisión, liquidado, no liquidado, fijo, contingente, vencido, disputado, no disputado, legal, razonable, garantizado o no, e independientemente de que dicho reclamo sea o no liberado, establecido o afectado por cualquier Procedimiento de Insolvencia.

“Agente de Garantías Extranjero” significa Citibank en su calidad de Agente de Garantías Extranjero conforme a cualquiera de los Documentos del Crédito, o cualquier agente de garantías extranjero que lo sustituya.

“Cuenta de Ingresos Extranjera” significa una cuenta separada de ingresos denominada en dólares que no devenga intereses, Cuenta No. 11336700, abierta por el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía, a nombre del Fideicomiso de Garantía y bajo el dominio y control únicos del Agente de Garantías Extranjero.

“Agente de Garantías Nacional” significa Banco Nacional de México, S.A., Integrante del Grupo Financiero Banamex, División Fiduciaria en su calidad de agente de garantías nacional conforme a cualquiera de los Documentos del Crédito, o cualquier agente de garantías nacional que lo sustituya.

“Costos de Operación” significa, en cualquier Fecha de Transferencia de Fondos, la suma de (a) cualquier Pago al Fiduciario debido y adeudado a partir de dicha Fecha de Transferencia de Fondos; (b) cualesquiera pagos debidos y adeudados al Fiduciario del Fideicomiso de Garantía a partir de dicha Fecha de Transferencia de Fondos; (c) costos y honorarios razonablemente relacionados con la obtención y mantenimiento de cualquier Aprobación del Emisor; (d) montos pagaderos conforme a los Contratos de Comisión Mercantil que no excedan de (i) MX\$12,750,000 (según sea ajustado por inflación desde el 7 de octubre de 2015 conforme al Índice de Inflación) en cualquier Fecha Trimestral con respecto al Periodo Trimestral terminado en ese momento y (ii) MX\$51,000,000 por Año (según sea ajustado por inflación desde el 7 de octubre de 2015 conforme al Índice de Inflación, en cada caso más cualquier aumento en las primas de cualquier póliza del seguro de pérdidas consecuenciales); (e) comisiones y gastos por pagar por el Emisor a cualquier Agente conforme a los Convenios de Emisión o cualquier Documento del Crédito; (f) cualquier otro costo y gasto directamente relacionado con el cumplimiento por el Emisor de las obligaciones del Emisor conforme al Contrato de Crédito, cualquier Convenio de Deuda Adicional y cualquier otro Documento de la Operación y (g) en la medida no previamente deducida por la Aerolínea aplicable, Comisión por Cobranza de conformidad con los Contratos de Cobranza celebrados en términos razonables de mercado comparables a los Contratos de Cobranza existentes en la fecha del presente; en el entendido de que “Costos de Operación” no incluirá montos pagaderos con respecto a (x) salvo por lo que se establece anteriormente, las Obligaciones Garantizadas o cualquier otro Adeudo del Emisor permitido conforme a los Convenios de Emisión o los Documentos de la Operación (incluyendo cualesquiera Impuestos pagaderos con respecto a los mismos) (y) Gastos Aeroportuarios Contingentes, y (z) montos que excedan de los descritos en el inciso (d) anterior.

“Cargos de Pasajeros” significa, conjuntamente, los Cargos de Pasajeros del Aeropuerto Existente y los Cargos de Pasajeros del Nuevo Aeropuerto.

“Tarifas de Pasajeros” significa la Tarifa Nacional y la Tarifa Internacional.

“Gravámenes Permitidos” significa cada uno de los siguientes respecto a los cuales no haya iniciado un procedimiento de ejecución, cobranza o exigibilidad: (a) Gravamen por impuestos, aún no exigibles o que sean objeto de objeción; (b) Gravámenes que garanticen sentencias para el pago de dinero que no constituyan un Evento de Incumplimiento conforme al inciso (g) de “—Eventos de Incumplimiento” o que garanticen la apelación u otras fianzas relacionadas con dichas sentencias; y (c) cualesquiera Gravámenes creados en favor de cualquiera de las Partes Garantizadas conforme a o de acuerdo con los Documentos del Crédito, los Convenios de Emisión y los Convenios de Deuda Adicional (en su caso).

“Persona” significa cualquier persona física, sociedad, sociedad de responsabilidad limitada, fideicomiso, coinversión, asociación, corporación, Autoridad Gubernamental u otra entidad.

“Pesos” o “MX\$” significa la moneda de curso legal de México.

“Inversiones Permitidas en Pesos” significa cualquier obligación denominada en Pesos emitida o directa y completamente garantizada o asegurada por México o cualquier agencia federal o dependencia del mismo y que venza en ciento ochenta (180) días o menos después de su adquisición; en el entendido de que sea incondicionalmente garantizada con una obligación directa de México; (b) cuentas de depósito a la vista con bancos mexicanos especificados en el inciso (c) de esta definición) mantenidas en el curso ordinario del negocio; y (c) certificados de depósito, pagarés bancarios y aceptaciones bancarias denominadas en Pesos, que venzan en ciento ochenta (180) días o menos después de su adquisición y emitidos o garantizados por uno de los cinco principales bancos (con base en activos al 31 de diciembre inmediato anterior) organizados conforme a las leyes de México y que no estén intervenidos o controlados por el instituto para la Protección al Ahorro Bancario o cualquiera que lo sustituya.

“Cuenta de Ingresos en Pesos” significa una cuenta separada de ingresos denominada en pesos que no devenga intereses, Cuenta No. 16481, abierta por el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía, a nombre del Fideicomiso de Garantía y bajo el dominio y control únicos del Fiduciario del Fideicomiso de Garantía.

“Evento de Violencia Política” significa la existencia de (a) un Detonante de Violencia Política y (b) la Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda Proyectada menor a la Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda Requerida.

“Detonante de Violencia Política” significa cualquier acción violenta como guerra (declarada o no declarada), guerra civil u otra acción militar, disturbio, revuelta, insurrección, sabotaje, bloqueo, revolución, terrorismo u otro disturbio civil que (a) cause el cese de toda o una parte sustancial de las operaciones del Aeropuerto Existente o, si el inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto ha ocurrido, el Nuevo Aeropuerto, o (b) cause un daño sustancial a, o la destrucción de, bienes o activos del Desarrollador Existente o, si el inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto ha ocurrido, el Nuevo Desarrollador.

“Obligaciones Principales Swap” significa cualquier Adeudo pagadero por cualquier Persona que sea parte de cualquier Contrato Swap Requerido, incluyendo cualesquiera cantidades debidas conforme a la Sección 15 de dicho Contrato Swap Requerido en relación con cualquier “Evento de Terminación Anticipada Opcional” o “Evento de Terminación Anticipada Obligatoria” conforme a dicho Contrato Swap Requerido o cualesquiera cantidades pagaderas conforme a cualquier “Confirmación” relacionada con dicho Contrato Swap Requerido (incluyendo cualquier Pago de Terminación de Contrato Swap), pero excluyendo cualesquiera cantidades debidas con respecto a (a) “Impuestos Susceptibles de Ser Indemnizados” conforme a dicho Contrato Swap Requerido; (b) gastos conforme a los términos de la Sección 11 de dicho Contrato Swap Requerido; y (c) otras cantidades debidas con respecto a obligaciones de indemnización del Emisor conforme a cualquier Contrato Swap Requerido (los términos “Fecha de Terminación Anticipada Opcional”, “Fecha de Terminación Obligatoria”, “Confirmación” e “Impuestos Susceptibles de Ser Indemnizados” tienen los significados especificados en el Contrato Swap Requerido de que se trate).

“Proyecto” significa el diseño, la construcción, el equipamiento, la instalación, la operación y el mantenimiento de un nuevo aeropuerto de pasajeros y las instalaciones relacionadas en un área aproximada de 46,600,000 metros cuadrados, que se ubicará en Texcoco, Estado de México.

“Contratos del Proyecto” significa, conjuntamente, las Concesiones, el Contrato de Comisión Mercantil del Aeropuerto Existente, los Convenios de Cesión de Derechos y, después de la Fecha de Detonante, el Contrato de Comisión Mercantil del Nuevo Aeropuerto; cada uno, individualmente, un “Contrato del Proyecto”.

“Servicio de la Deuda Proyectada” significa, en cualquier fecha de determinación y para cualquier período, el monto del Servicio de la Deuda proyectado como pagadero por el Emisor durante dicho período según sea determinado de buena fe por el Desarrollador Existente y, después del inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, el Nuevo Desarrollador.

“Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda Proyectada” significa, a cualquier fecha de determinación y para cualquier período, la razón de (a) el Monto Neto de Cargos de Pasajeros que se proyecta recibir por el Fideicomiso de Garantía para dicho período, según lo determinado de buena fe por el Desarrollador Existente y, después del inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, el Nuevo Desarrollador, a (b) el Servicio de la Deuda Proyectada, en cada caso para dicho período.

“Posible Evento de Incumplimiento” significa cualquier evento o condición que, con la entrega de notificación o el paso de tiempo, o ambos, pudiera constituir un Evento de Incumplimiento.

“Precio de Compra” significa (a) con respecto a Cargos de Pasajeros del Aeropuerto Existente, el monto que pagará el Emisor al Desarrollador Existente con respecto a la cesión por el Desarrollador Existente al Emisor de todos los derechos a los montos vencidos o por vencer con respecto a los Cargos de Pasajeros del Aeropuerto Existente, incluyendo todos los derechos de cobro de dichos Cargos de Pasajeros del Aeropuerto Existente relacionados, de conformidad con la Cláusula Tres del Convenio de Cesión de Derechos del Aeropuerto Existente y (b) con respecto a los Cargos de Pasajeros del Nuevo Aeropuerto, el monto que pagará el Emisor al Nuevo Desarrollador con respecto a la cesión por el Nuevo Desarrollador el Emisor de todos los derechos a los montos vencidos o por vencer con respecto a los Cargos de Pasajeros del Nuevo Aeropuerto, incluyendo todos los derechos de cobro de dichos Cargos de Pasajeros del Nuevo Aeropuerto relacionados, de conformidad con la Cláusula Tres del Convenio de Cesión de Derechos del Nuevo Aeropuerto.

“Fecha Trimestral” significa el último día de enero, abril, julio y octubre de cada año o, si dicho día no es un Día Hábil, el día inmediatamente anterior que sea un Día Hábil.

“Periodo Trimestral” significa el periodo que inicia en cualquier Fecha Trimestral hasta (pero excluyendo) la siguiente Fecha Trimestral inmediatamente siguiente.

“Agencia Calificadora” significa Fitch, S&P, Moody’s o cualquier otra agencia de calificación de Estados Unidos reconocida a nivel nacional.

“Afirmación de Calificaciones” significa, con respecto a la Contratación de cualquier Deuda Adicional o Deuda Subordinada, una carta emitida por una Agencia Calificadora confirmando que, después de que surta efectos la Contratación de la Deuda Adicional o Deuda Subordinada, y después de tomar en cuenta todos los Adeudos insolutos del Emisor, la calificación crediticia corporativa del Emisor es por lo menos iguales a la Calificación de Grado de Inversión.

“Evento de Reducción de Cargo” significa que ocurra tanto (a) un Detonante de Reducción de Cargo como (b) una Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda Proyectada menor a la Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda Requerida.

“Detonante de Reducción de Cargo” significa que ocurra cualquiera de lo siguiente (a menos que sea renunciado por los Acreditantes, en el caso de los incisos (a) y (b) únicamente): (a) la Tarifa Intemacional pagadera bajo cualquier Concesión con respecto a cada Pasajero Intemacional, según lo aprobado por la Autoridad Gubernamental correspondiente, es menor a US\$34.72, según sea ajustada de tiempo en tiempo por inflación conforme a la Concesión aplicable, (b) la Tarifa Nacional pagadera bajo cualquier Concesión con respecto a cada Pasajero Nacional, según lo aprobado por la Autoridad Gubernamental, es menor a US\$22.33, según sea ajustada de tiempo en tiempo por inflación conforme a la Concesión aplicable o (c) la SHCP haya aprobado la eliminación de ya sea la Tarifa Intemacional o la Tarifa Nacional y ninguna otra tarifa, comisión o cantidad en lugar de, o en sustitución a, o en adición a, dicha tarifa, debe ser pagada por los Pasajeros Nacionales o Pasajeros Intemacionales (salvo por los Pasajeros Exentos) para el uso de los Aeropuertos; en el entendido de que a partir de la terminación de la Concesión del Aeropuerto Existente como resultado del inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, los eventos descritos en los incisos (a) al (c) anteriores, según se relacionen con el Aeropuerto Existente dejará de constituir un Detonante de Reducción de Cargo.

“Tasa de Referencia” significa una tasa de interés fija igual al promedio ponderado de las tasas de interés fijas aplicables a cualquier Adeudo existente del Emisor o cualquier Contrato Swap vigente a la fecha de determinación.

“Deuda Refinanciada” significa los Adeudos del Acreditado contratados a cambio de o para refinanciar, total o parcialmente, todo Adeudo existente del Emisor.

“Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda Requerida” significa, a cualquier fecha, (a) con respecto a cualquier Detonante de Violencia Política o Detonante de Reducción de Cargo, la Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda Proyectada para cada cuatro (4) Periodos Trimestrales consecutivos que inicien a partir de dicha fecha hasta la Fecha de Terminación de Plazo Nocial, una razón que sea igual a o mayor a 1.15:1.00, y (b) con respecto a cualquier Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda para cualquier periodo que termine en cualquier Fecha Trimestral, una razón igual a o mayor a 1.15:1.00.

“Contratos Swap Requeridos” significa (a) los Contratos Swap de Tasa de Interés y los Contratos Swap de Tipo de Cambio descritos en, y en cumplimiento de los requerimientos de “—Swaps” y (b) los Contratos Swap descritos en, y en cumplimiento de los requerimientos del párrafo (l) conforme a “—Eventos de Incumplimiento”.

“Deuda Swap Requerida” significa todo Adeudo contratado de conformidad con los Contratos Swap Requeridos.

“Pago de Impuestos de Retención Requerido” significa, según corresponda, (a) con respecto a cualquier pago de Obligaciones Garantizadas conforme a los Convenios de Emisión y cualquier Documento del Crédito, el monto de Impuestos, en su caso, que será pagado a cualquier Autoridad Gubernamental mexicana con respecto a dicha Obligación Garantizada o (b) con respecto a cualquier pago de Deuda Adicional, el monto de Impuestos, en su caso, que serán pagados a cualquier Autoridad Gubernamental mexicana con respecto a dicha Deuda Adicional.

“Funcionario Responsable” significa (a) con respecto a cualquier Agente, cualquier funcionario dentro del departamento fiduciario o de agencia de dicho Agente incluyendo cualquier vicepresidente, vicepresidente asistente, tesorero, tesorero asistente, funcionario fiduciario o cualquier otro funcionario de dicho Agente que (i) normalmente desempeñe funciones similares a los desempeñados por las personas que en ese momento sean dichos funcionarios, respectivamente, o a quien cualquier asunto fiduciario sea referido debido a al conocimiento de dicha persona de y la familiaridad con el asunto en particular y (ii) tengan responsabilidad directa por la administración de los Documentos del Crédito de los cuales dicho Agente sea una parte, y (b) con respecto a cualquier otra Persona, el director general, el presidente, director de finanzas, tesorero o tesorero asistente de una Persona y, con respecto al Emisor y al Fideicomiso de Garantía, significará el delegado fiduciario del Fiduciario del Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México o el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía, según sea el caso. Cualquier documento entregado en términos del presente que sea firmado por un Funcionario Responsable de cualquier Persona se considerará concluyentemente que ha sido autorizado por todas las acciones necesarias corporativas, fiduciarias, sociales y/u otra acción por parte de dicha Persona y se considerará concluyentemente que dicho Funcionario Responsable actuó a nombre de dicha Persona.

“Pagos Restringidos” significa el pago de cualquier naturaleza o cualquier transmisión de fondos de cualquiera de las Cuentas del Fideicomiso de Garantía al Emisor o a cualquier Desarrollador o cualquier Afiliada del mismo; en el entendido de que, no obstante lo anterior, ningún (i) pago de Costos de Operación de conformidad con la prioridad Segunda, de la Sección 4.1(a) y la Sección 4.1(b) del Convenio entre Acreedores, (ii) pago en relación con un Reporte de la Terminal 2 de conformidad con la prioridad Novena, de la Sección 4.1(a) del Convenio entre Acreedores o la prioridad Novena, de la Sección 4.1(b) del Convenio entre Acreedores, (iii) pago de Gastos Aeroportuarios Contingentes de conformidad con la prioridad Décima, de la Sección 4.1(a) del Convenio entre Acreedores o la prioridad Décima, de la Sección 4.1(b) del Convenio entre Acreedores o (iv) pago de costos de operación en relación con los Convenios de Emisión, el Contrato de Crédito o los Contratos del Proyecto o el Precio de Compra constituirá un “Pago Restringido”.

“S&P” significa Standard & Poor’s Ratings Services, a division of The McGraw-Hill Companies, Inc., y cualquier sucesor de su negocio de agencia calificadora.

“SCT” significa la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México.

“Obligaciones Garantizadas de la Línea de Crédito” significa todos los anticipos a, y deudas, pasivos, Obligaciones, compromisos y deberes de, el Emisor conforme a los Documentos del Crédito o de otro modo con respecto a cualquier Crédito o Contrato Swap de la Línea, ya sean directos o indirectos (incluyendo los adquiridos por asunción), absolutos o contingentes, debidos o por vencer, existentes en este momento o que surjan en el futuro y que incluyan intereses y comisiones que se devenguen después del inicio por o en contra del Emisor de los mismos de cualquier Procedimiento de Insolvencia que nombre al Emisor como deudor en dicho procedimiento, independientemente de si dichos intereses y comisiones son reclamaciones procedentes en dicho procedimiento. Sin limitar la generalidad de lo anterior, las Obligaciones Garantizadas de la Línea de Crédito del Acreditado conforme a los Documentos del Crédito (y, con respecto al Convenio entre Acreedores, en la medida en que se relacione con la Línea) incluyen la obligación de pagar el principal, intereses, gastos, comisiones, costos de abogados, costos de consultores, indemnizaciones y otras cantidades pagaderas por el Emisor conforme a cualquier Documento del Crédito.

“Partes Garantizadas de la Línea de Crédito” significa, conjuntamente, el Agente Administrativo, cada Acreditante, en su caso, cualquier Contraparte Swap, cualquier agente o subagente nombrado por un Agente de tiempo en tiempo conforme a las Secciones 13.05 o 13.15 del Contrato de Crédito y cualquier otra Persona que tenga Obligaciones Garantizadas de la Línea de Crédito que no se pretende que sean garantizadas por el Colateral conforme a los términos de los Documentos de Garantía salvo por el Agente de Garantías Extranjero y el Agente de Garantías Nacional.

“Obligaciones Garantizadas de Emisión” significa todos los anticipos a, y deudas, pasivos, Obligaciones, pactos y deberes de, el Emisor de conformidad con los Convenios de Emisión o de otro modo con respecto a las Notas, ya sea directos o indirectos (incluyendo los adquiridos por asunción), absolutos o contingentes, vencidos o por vencer, existentes o por existir e incluyendo intereses y comisiones que se devengan después del inicio por o contra su Emisor de cualquier Procedimiento de Insolvencia que nombre al Emisor como el deudor en dicho procedimiento, independientemente de si tales intereses y comisiones con reclamaciones admitidas en dicho procedimiento. Sin limitar la generalidad de lo anterior, las Obligaciones Garantizadas de Emisión del Emisor conforme a los Convenios de Emisión (y, con respecto al Convenio entre Acreedores, en la medida en que se refieren a los Convenios de Emisión) incluye la obligación del pago de principal, intereses, gastos, honorarios, costos de abogados, costos de consultores, indemnizaciones y otras cantidades pagaderas por el Emisor conforme a los Convenios de Emisión.

“Obligaciones Garantizadas” significa (a) las Obligaciones Garantizadas de la Línea de Crédito, (b) las Obligaciones Garantizadas de Emisión, (c) las Obligaciones de Deuda Adicional, (d) las Obligaciones del Emisor conforme a Contratos Swap Requeridos que de otro modo no estén cubiertos en los incisos (a) y (c) anteriores, y (e) la obligación del Emisor de reembolsar cualquier monto con respecto a cualquiera de lo anterior que una Parte Garantizada, a su entera discreción, pueda elegir pagar o anticipar a nombre del Emisor así como los costos y gastos incurridos por cualquier Parte Garantizada necesarios o convenientes para perfeccionar y proteger los gravámenes y derechos de garantía en primer lugar y grado creados conforme a los Documentos de Garantía.

“Partes Garantizadas” significa, conjuntamente, (a) las Partes Garantizadas de la Línea de Crédito, (b) el Fiduciario de Emisión, (c) las Partes Garantizadas de Deuda Adicional (en su caso) y (d) el Agente de Garantías Extranjero, el Agente de Garantías Nacional, el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía, una vez nombrados de conformidad con el Convenio entre Acreedores, el Agente de Acreedores, y los coagentes, subagentes y apoderados nombrados por el Agente de Garantías Extranjero o el Agente de Garantías Nacional, según sea el caso, de conformidad con los Documentos del Crédito para efectos de mantener o hacer valer un Gravamen sobre el Colateral (o cualquier parte del mismo) otorgado conforme a los Documentos de Garantía, o para hacer valer cualquier derecho y recurso en términos de los mismos por instrucciones del Agente de Garantías Extranjero o el Agente de Garantías Nacional.

“Fideicomiso de Garantía” significa el fideicomiso irrevocable de garantía, administración y pago creado y existente de conformidad con las leyes de México, creado con el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía, de conformidad con el Contrato de Fideicomiso de Garantía.

“Cuentas del Fideicomiso de Garantía” significa, conjuntamente, las Cuentas Nacionales y las Cuentas Extranjeras; cada una, individualmente, un “Fideicomiso de Garantía Account”.

“Contrato de Fideicomiso de Garantía” significa el Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Garantía, Administración y Pago reexpresado No. 2172, fechado el 7 de octubre de 2015, celebrado por y entre el Fiduciario del Fideicomiso de Garantía, como fiduciario, el Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México, como fideicomitente y fideicomisario en segundo lugar, y fideicomisarios en primer lugar que sean partes del mismo, según sea modificado o modificado y reexpresado de tiempo en tiempo.

“Patrimonio del Fideicomiso de Garantía” significa todos los derechos, título e intereses del Emisor en y a recibir (a) todo el Patrimonio del Fideicomiso, (b) los montos vencidos o por vencer con respecto a los Cargos de Pasajeros, (c) cualquier Indemnización del Seguro de Pérdidas Consecuenciales, (d) sus derechos conforme a las Cláusulas Segunda, Cuarta y Quinta de los Convenios de Cesión de Derechos, e (e) indemnizaciones de conformidad con o en relación con las Concesiones.

“Fideicomisarios del Fideicomiso de Garantía” significa en cualquier fecha, las Personas designadas como fideicomisarios del Fideicomiso de Garantía de conformidad con la Cláusula Tercera del Contrato de Fideicomiso de Garantía a dicha fecha.

“Fiduciario del Fideicomiso de Garantía” significa Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, únicamente en su calidad de fiduciario de conformidad con el Fideicomiso de Garantía.

“SEMARNAT” significa la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales de México.

“SGX-ST” significa Singapore Exchange Securities Trading Limited.

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

“Desarrollador” significa, conjuntamente, el Desarrollador Existente y el Nuevo Desarrollador.

“Vencimiento Programado” significa, con respecto a cualquier valor, la fecha señalada en dicho valor como la fecha fijada en la cual el principal de dicho valor es exigible y pagadero, incluyendo de conformidad con una disposición de amortización obligatoria (pero excluyendo cualquier disposición que prevé la recompra de dicho valor a opción del tenedor del mismo ante la ocurrencia de cualquier contingencia a menos que tal contingencia se haya producido).

“Deuda Subordinada” significa el Adeudo que sea pagado, total o parcialmente, con los recursos de los Pagos Restringidos.

“Contrato Swap” significa (a) operaciones de *swap* de tasa, *swaps* base, operaciones derivadas de crédito, operaciones *forward* de tasa, *swaps* de *commodities*, opciones de *commodities*, contratos *forward* de *commodities*, *swaps* de capital o de índice de capital u opciones, *swaps* u opciones de bonos o de precio de bonos o de índices de bonos bond, operaciones *forward* de bonos o *forward* de precio de bonos o *forward* de índices de bono, opciones de tasas de interés, operaciones *forward* cambiarias, operaciones *cap*, operaciones *floor*, operaciones *collar*, operaciones de *swap* de divisas, operaciones de *swap* cambiarias cruzadas, opciones de divisas, contratos *spot*, u otras operaciones similares, o cualquier combinación de lo anterior (incluyendo opciones para celebrar cualquiera de lo anterior), independientemente de que dicha operación sea regida por o esté sujeta a cualquier contrato maestro, y (b) cualesquiera operaciones de cualquier tipo, y las confirmaciones relacionadas, que estén sujetas a los términos y condiciones de, o sean regidas por, cualquier forma de contrato maestro publicado por International Swaps and Derivatives Association, Inc., cualquier Contrato Maestro Intemacional de Tipo de Cambio, o cualquier otro contrato maestro (dicho contrato maestro, junto con cualesquiera calendarios relacionados, un “Contrato Maestro”), incluyendo las obligaciones o pasivos bajo cualquier Contrato Maestro.

“Pago de Terminación de Contrato Swap” significa el monto de cualquier pago de rompimiento o terminación debido con respecto a cualquier Contrato Swap Requerido sobre la terminación o la terminación parcial del mismo, cualquier “Monto de Liquidación” con respecto a cualquier “Fecha de Terminación Anticipada” (según esos términos se definen en el Contrato Swap Requerido) y cualquier otro pago con respecto a la terminación de dicho Contrato Swap Requerido.

“Contraparte Swap” significa (a) con respecto a cualquier Contrato Swap de la Línea, cualquier Contraparte Swap de la Línea, (b) con respecto a cualquier Contrato Swap de Tasa de Interés, cualquier Acreditante o cualquier Afiliada del mismo y (c) con respecto a cualquier Contrato Swap de Tipo de Cambio o cualquier Contrato Swap de moneda celebrado de conformidad con el párrafo (l) conforme a “—Eventos de Incumplimiento”, cualquier Banco Aceptable de Tipo de Cambio.

“Valor de Terminación Swap” significa, con respecto a uno o más Contratos Swap, después de tomar en cuenta el efecto de cualquier contrato de neteo legalmente exigible en relación con dichos Contratos Swap, (a) para cualquier fecha en o después de la fecha en que dichos Contratos Swap hayan sido terminado y el valor o valores de terminación determinados de conformidad con el mismo, dicho valor o valores de terminación, y (b) para cualquier fecha anterior a la fecha a la que se haga referencia en el inciso (a), el o los montos determinados como valores a precio de mercado (*mark-to-market*) para dichos Contratos Swap, según sea determinado con base en una o más cotizaciones de mercado medio u otras cotizaciones rápidamente disponibles por cualquier intermediario reconocido en dichos Contratos Swap (que podrán incluir un Acreditante o cualquier Afiliada de un Acreditante).

“Terminal 2” significa la terminal conocida como “Terminal 2” en el Aeropuerto Existente.



“Reporte de la Terminal 2” significa el reporte preparado de conformidad con el inciso 5.1.15.19 de la Cláusula Quinta del Convenio de Cesión de Derechos del Aeropuerto Existente que contenga un programa de inversión de capital y presupuesto de construcción y un calendario para remediar el hundimiento de la Terminal 2 del Aeropuerto Existente.

“Reporte de Volumen de Tráfico” significa un informe que muestra el volumen de tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Existente y, si se ha producido el inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto, del Nuevo Aeropuerto, por cada mes durante el Período Trimestral correspondiente, que deberá presentar el tráfico de pasajeros nacionales e internacionales de forma segregada.

“Documentos de la Operación” significa los Documentos del Crédito y los Contratos del Proyecto; cada uno, individualmente, un “Documento de la Operación”.

“Evento de Transmisión e Inconvertibilidad” significa (a) una acción por México, el Banco de México o cualquier otra Autoridad Gubernamental mexicana o (b) el incumplimiento del Emisor de obtener y mantener vigentes y surtiendo efectos las aprobaciones o autorizaciones cambiarias en el caso de los incisos (a) y (b) anteriores, que (i) suspendan, terminen o sustancial y adversamente limiten los derechos de (A) el Emisor o el Fideicomiso de Garantía para recibir pagos denominados en Dólares conforme a los Documentos de la Operación o (B) el Fideicomiso de Garantía para mantener cualquiera de las Cuentas del Fideicomiso de Garantía, (ii) hagan al Emisor o a cualquier otra Persona incapaz legalmente de convertir Pesos para realizar un pago en Dólares a cualquier Parte Garantizada a través de los canales legales normales para operaciones del tipo contemplados por los Convenios de Emisión o los Documentos del Crédito o (iii) restrinja sustancialmente la disponibilidad de Dólares a través del sistema bancario mexicano para permitir a cualquiera del Emisor o los Desarrolladores y Agentes cumplir con sus respectivas obligaciones de conformidad con los Documentos del Crédito; en el entendido de que los derechos otorgados a cualquier deudor conforme al Artículo 8 de la Ley Monetaria de los Estados Unidos Mexicanos vigente en la fecha del presente no constituirá una Transmisión y Evento de Inconvertibilidad.

“Fecha de Detonante” significa la fecha que sea 30 (treinta) días antes de la fecha de operación comercial programada del Nuevo Aeropuerto.

“Patrimonio del Fideicomiso” tiene el significado especificado para el término “Patrimonio del Fideicomiso” en el Contrato de Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México.

“Pago al Fiduciario” significa cualesquiera honorarios y gastos pagaderos por el Emisor al Fiduciario del Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México de conformidad con la Cláusula Décima Segunda del Contrato de Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México de tiempo en tiempo.

“UCC” significa el *Uniform Commercial Code* (Código de Comercio Uniforme) vigente de tiempo en tiempo en el Estado de Nueva York.

“Monto No Cubierto” significa, en cualquier momento de determinación, (a) el monto total del Adeudo del Emisor (asumiendo que los compromisos conforme al Contrato de Crédito han sido desembolsados íntegramente, siempre que el Contrato de Crédito siga vigente) vigente en ese momento menos (b) el monto total nominal de principal cubierto en ese momento conforme a todos los Contratos Swap de Tasa de Interés vigentes en ese momento.

“Participaciones con Derecho de Voto” significa las acciones del capital social emitido de una sociedad, o Participaciones de Capital equivalentes en cualquier otra Persona (incluyendo, en el caso del Emisor, las participaciones en el Patrimonio del Fideicomiso de los Fideicomisarios del Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México), los tenedores que en general gozan del derecho a voto, en ausencia de contingencias, para la elección de los administradores (o personas que realicen funciones similares) de dicha Persona, incluso si el derecho a voto se ha suspendido por una contingencia.

“Año” significa, a cualquier fecha de determinación, el período que inicie en dicha fecha y termine en el siguiente 31 de diciembre y, posteriormente, cada período que inicie el 1 de enero en cualquier año calendario y termine el siguiente 31 de diciembre.

## ASIENTOS, ENTREGA Y FORMA

Las Notas son ofrecidas y vendidas a compradores institucionales calificados con base en la Regla 144A (“Notas Conforme a la Regla 144A”). Las Notas también pueden ser ofrecidas y vendidas en operaciones extranjeras con base en el Reglamento S (“Notas Conforme al Reglamento S”). Las Notas serán emitidas al cierre de esta oferta únicamente contra su pago en fondos inmediatamente disponibles.

Las Notas Conforme a la Regla 144A inicialmente serán representadas por una o más Notas globales nominativas sin cupones de intereses (conjuntamente, las “Notas Globales Conforme a la Regla 144A”). Las Notas Conforme al Reglamento S inicialmente serán representadas por una o más Notas globales nominativas sin cupones de intereses (conjuntamente, las “Notas Globales Conforme al Reglamento S” y, junto con las Notas Globales Conforme a la Regla 144A, las “Notas Globales”).

Las Notas Globales serán depositadas después de su emisión con el Fiduciario de Emisión como custodio para DTC, en Nueva York, Nueva York, y registradas a nombre de DTC o su nominado, en cada caso, para crédito a una cuenta de participación directa o indirecta en DTC como se describe más adelante. Hasta e incluyendo el día 40 después del inicio de esta oferta o el cierre de esta oferta, lo que ocurra después (dicho periodo hasta e incluyendo el día 40, el “periodo restringido”), los derechos sobre las Notas Globales Conforme al Reglamento S serán mantenidos únicamente a través de Euroclear y Clearstream (como participantes indirectos en DTC), a menos que sean transmitidos a una persona que recibe la entrega a través de una nota global conforme a la Regla 144A de conformidad con los requerimientos de certificación descritos más adelante. Los derechos en las Notas Globales Conforme a la Regla 144A no podrán ser cambiados por derechos en las Notas Globales Conforme al Reglamento S excepto en las limitadas circunstancias que se describen más adelante. Consulte “—Intercambios Entre Notas Conforme al Reglamento S y Notas Conforme a la Regla 144A”.

Salvo por lo indicado más adelante, las Notas Globales pueden ser transmitidas, total o parcialmente, únicamente a otro nominado de DTC o a un sucesor de DTC o su nominado. Los derechos en las Notas Globales no podrán ser intercambiadas por Notas en forma certificada excepto en las limitadas circunstancias que se describen más adelante. Consulte “—Intercambio de Notas Globales por Notas Certificadas”. Excepto en las limitadas circunstancias que se describen más adelante, los titulares de los derechos en las Notas Globales no tendrán derecho a recibir la entrega física de Notas en forma certificada.

Las Notas Conforme a la Regla 144A (incluyendo los derechos en las Notas Globales Conforme a la Regla 144A) estarán sujetas a ciertas restricciones de transmisión y llevarán la leyenda restrictiva que se describe en “Restricciones de Transmisión”. Las Notas Conforme al Reglamento S también llevarán la leyenda que se describe en “Restricciones de Transmisión”. En adición, las transmisiones de los derechos en las Notas Globales estarán sujetas a las reglas y los procedimientos aplicables de DTC y sus participantes directos o indirectos (incluyendo, en su caso, los de Euroclear y Clearstream), que pueden de tiempo en tiempo.

### ***Procedimiento de Depósito***

La siguiente descripción de las operaciones y procedimientos de DTC, Euroclear y Clearstream se proporciona únicamente como una cuestión de conveniencia. Estas operaciones y procedimientos son únicamente dentro del control de los sistemas de liquidación respectivos y están sujetos a cambios por ellos. No asumimos ninguna responsabilidad por estas operaciones y procedimientos e instamos a los inversionistas a ponerse en contacto con el sistema o sus participantes directamente para discutir estos asuntos.

DTC nos ha informado que DTC es una sociedad fiduciaria de objeto limitado creada para mantener valores de sus organizaciones participantes (conjuntamente, los “participantes”) y facilitar la compensación y liquidación de operaciones en dichos valores entre los participantes a través de cambios de asientos electrónicos en cuentas de sus participantes. Los participantes incluyen corredores y agentes de valores (incluyendo los compradores iniciales), bancos, fideicomisos, entidades de compensación y otras organizaciones. El acceso al sistema de DTC también está disponible para otras entidades tales como bancos, intermediarios, operadores y fideicomisos que compensan a través o mantienen relaciones de custodia con un participante, ya sea directa o indirectamente (conjuntamente, los “participantes indirectos”). Las personas que no sean participantes pueden ser propietarias indirectas de valores mantenidos por o en nombre de DTC únicamente a través de los participantes o los

participantes indirectos. Los derechos de propiedad de, y los derechos de transmisión de propiedad en, cada valor en poder o en nombre de DTC se inscriben en los registros de los participantes y los participantes indirectos.

DTC también nos ha informado que, de conformidad con los procedimientos establecidos por DTC:

- (1) después del depósito de las Notas Globales, DTC acreditará a las cuentas de participantes designadas por los compradores iniciales porciones del monto de principal de las Notas Globales; y
- (2) la propiedad de estos derechos en las Notas Globales se mostrará en, y la transmisión de propiedad de estos derechos se efectuará únicamente a través de, los registros mantenidos por DTC (con respecto a los participantes) o por los participantes y los participantes indirectos (con respecto a otros propietarios de los derechos en las Notas Globales).

Los inversionistas en las Notas Globales que son participantes en el sistema de DTC pueden mantener sus derechos en las mismas directamente a través de DTC. Los inversionistas en las Notas Globales Conforme a la Regla 144A que no son participantes pueden mantener sus derechos en los mismos indirectamente a través de organizaciones (incluyendo Euroclear y Clearstream), que son los participantes en dicho sistema. Euroclear y Clearstream tienen derechos en las Notas Globales en nombre de sus participantes a través de cuentas de valores de los clientes en sus respectivos nombres en los libros de sus respectivos depositarios, que son Euroclear Bank S.A./N.V., como operador de Euroclear, y Citibank, N.A., como operador de Clearstream. Todos los derechos en una nota global, incluyendo los mantenidos a través de Euroclear o Clearstream, pueden estar sujetos a los procedimientos y requisitos de DTC. Esos derechos mantenidos a través de Euroclear o Clearstream también pueden estar sujetos a los procedimientos y requerimientos de dichos sistemas. Las leyes de algunos estados requieren que determinadas personas tomen posesión física en forma definitiva de los títulos que son de su propiedad. En consecuencia, la capacidad de transmitir derechos en una nota global a tales personas estará limitada en esa medida. Debido a que DTC únicamente puede actuar en nombre de los participantes, que a su vez actúan en nombre de los participantes indirectos, la capacidad de una persona que tiene derechos en una nota global para gravar tales derechos a personas que no participan en el sistema DTC, o de llevar a cabo acciones relativas a dichos derechos puede verse afectada por la falta de un certificado físico en el que consten dichos derechos.

**Excepto como se describe a continuación, los propietarios de derechos en las Notas Globales no tendrán Notas registradas a sus nombres, no recibirán la entrega física de Notas en forma certificada y no serán considerados como los propietarios registrados o “tenedores” de las mismas de conformidad con los Convenios de Emisión.**

Los pagos en concepto de principal e intereses y primas e intereses adicionales, en su caso, con una nota global registrada a nombre de DTC o su nominado serán pagaderos a DTC en su calidad de tenedor registrado de conformidad con los Convenios de Emisión. De acuerdo con términos de los Convenios de Emisión, el Emisor y el Fiduciario de Emisión tratarán a las personas en cuyo nombre las Notas, incluyendo las Notas Globales, están registradas como los propietarios de las Notas para efecto de recibir pagos y para todos los demás fines. En consecuencia, ni el Emisor, el Fiduciario de Emisión, el agente de transferencia, el registrador, el agente de pago ni cualquier agente del Emisor, ni el Fiduciario de Emisión tiene o tendrá responsabilidad por:

- (1) cualquier aspecto de los registros de DTC o los registros de cualquier participante o participante indirecto en relación con o pagos realizados a cuenta de la participación indirecta en las Notas Globales o para mantener, supervisar o revisar cualquiera de los registros de DTC o los registros de cualquier participante o participante indirecto en relación con la participación indirecta en las Notas Globales; o
- (2) cualquier otro asunto relacionado con las acciones y prácticas de DTC o cualquiera de sus participantes o participantes indirectos.

DTC nos ha informado que su práctica actual, a partir de la recepción de cualquier pago con respecto a valores tales como las Notas (incluyendo principal e intereses) es el acreditar las cuentas de los participantes

relevantes con el pago en la fecha de pago, a menos que DTC tenga razón para creer que no va a recibir el pago en la fecha de pago. A cada participante relevante se le acredita una cantidad proporcional a su tenencia en el monto de principal del valor de que se trate, como se muestra en los registros de DTC. Los pagos por parte de los participantes y los participantes indirectos a los propietarios de Notas se regirán por las instrucciones vigentes y las prácticas habituales y estarán bajo la responsabilidad de los participantes o los participantes indirectos y no será nuestra responsabilidad ni la de DTC o el Fiduciario de Emisión. Ni el Emisor ni el Fiduciario de Emisión serán responsables de cualquier retraso por DTC o cualquiera de sus participantes en la identificación de los propietarios finales de las Notas, y el Emisor y el Fiduciario de Emisión pueden concluyentemente confiar y estarán protegidos al confiar en las instrucciones de DTC o su nominado para todos los efectos.

Sujeto a las restricciones de transmisión en “Restricciones de Transmisión”, las transmisiones entre participantes de DTC se efectuarán de acuerdo con los procedimientos de DTC, y se liquidarán en fondos del mismo día, y las transferencias se efectuarán entre participantes de Euroclear y Clearstream de conformidad con sus respectivas normas y procedimientos de operación.

Sujeto al cumplimiento de las restricciones de transmisión aplicables a las Notas que se describen en el presente documento, las transferencias cruzadas de mercado entre los participantes de DTC, por un lado, y los participantes de Euroclear o Clearstream, por el otro, se efectuarán a través de DTC, de acuerdo con las notas de DTC en nombre de Euroclear o Clearstream, según sea el caso, por su respectivo depositario; sin embargo, este tipo de operaciones cruzadas de mercado requieren la entrega de instrucciones a Euroclear o Clearstream, según sea el caso, por la contraparte en dicho sistema, de conformidad con las normas y procedimientos y en los plazos establecidos (hora de Bruselas) de dicho sistema. Euroclear o Clearstream, según sea el caso, si la operación cumple con sus requisitos de liquidación, entregarán instrucciones a su respectivo depositario para tomar medidas para la liquidación definitiva en su nombre de entregar o recibir intereses en la nota global relevante en DTC, y realizar o recibir pagos de conformidad con los procedimientos normales para la liquidación de fondos del mismo día aplicables a DTC. Los participantes de Euroclear y Clearstream no pueden entregar instrucciones directamente a los depositarios de Euroclear o Clearstream.

DTC nos ha informado que tomará cualquier acción permitida que pueda llevar a cabo un tenedor de Notas únicamente por instrucciones de uno o más participantes a cuya cuenta DTC haya acreditado los derechos en las Notas Globales y únicamente en relación con dicha porción del monto de principal total de las Notas conforme a la cual dicho participante o participantes haya o hayan emitido tal instrucción. Sin embargo, si existe un evento de incumplimiento de conformidad con las Notas, DTC se reserva el derecho a intercambiar las Notas Globales por Notas con leyendas en forma certificada, y distribuir dichas Notas a sus participantes.

A pesar de que DTC, Euroclear y Clearstream han aceptado los procedimientos anteriores para facilitar las transmisiones de participaciones en las Notas Globales Conforme a la Regla 144A y las Notas Globales Conforme al Reglamento S entre los participantes de DTC, Euroclear y Clearstream, ellos no tienen la obligación de realizar o para seguir realizando estos procedimientos, y pueden interrumpir estos procedimientos en cualquier momento. Ni el Emisor ni el Fiduciario de Emisión ni cualquiera de sus respectivos agentes tendrán responsabilidad por la actuación de DTC, Euroclear o Clearstream o sus respectivos participantes o participantes indirectos de sus respectivas obligaciones en virtud de las normas y procedimientos que rigen sus operaciones.

### ***Intercambio de Notas Globales por Notas Certificadas***

Una nota global es canjeable por Notas definitivas en forma certificada registrada (“Notas Certificadas”) si:

- (1) DTC (a) notifica al Emisor que no está dispuesto o no puede continuar como depositario de las Notas Globales y DTC no designa a un depositario sucesor o (b) ha dejado de ser una agencia de compensación registrada de conformidad con la Ley de Intercambio;
- (2) el Emisor, a su elección, notifica al Fiduciario de Emisión por escrito que ha elegido provocar la emisión de la Notas Certificadas; o
- (3) se ha producido y continúa un Incumplimiento o Evento de Incumplimiento respecto a las Notas.

Además, los derechos en una nota global pueden ser intercambiados por Notas Certificadas con una notificación previa y por escrito al Fiduciario de Emisión por o en nombre de DTC de conformidad con los Convenios de Emisión. En todos los casos, las Notas Certificadas entregadas a cambio de cualquier nota global o derechos en las Notas Globales serán registrados en los nombres, y emitidos en denominaciones aprobadas, solicitados por o en nombre del depositario (de conformidad con sus procedimientos habituales) y llevarán la leyenda restrictiva aplicable mencionada en “Restricciones de Transmisión”, a menos que la leyenda no sea requerida por la ley aplicable.

### ***Intercambio de Notas Certificadas de Notas Globales***

Las Notas Certificadas no pueden ser intercambiadas por derechos en notas globales a menos que el cedente primero entregue al Fiduciario de Emisión un certificado escrito (en la forma prevista en los Convenios de Emisión) en el sentido de que dicha cesión se ajustará a las restricciones de transmisión aplicables a dichas Notas. Consulte “Restricciones de Transmisión”.

### ***Intercambios Entre Notas Conforme al Reglamento S y Notas Conforme a la Regla 144A***

Los derechos en las Notas Globales Conforme al Reglamento S pueden ser intercambiados por los derechos en las Notas Globales Conforme a la Regla 144A únicamente si:

- (1) dicho intercambio ocurre en relación con una transmisión de las Notas de conformidad con la Regla 144A; y
- (2) el cedente primero entrega al Fiduciario de Emisión un certificado escrito (en la forma prevista en los Convenios de Emisión) en el sentido de que las Notas están siendo transmitidas a una persona:
  - (A) a quien el cedente razonablemente considera un comprador institucional calificado conforme a la Regla 144A;
  - (B) que compra para cuenta propia o la cuenta de un comprador institucional calificado en una operación que cumpla con los requerimientos de la Regla 144A; y
  - (C) de conformidad con todas las leyes de valores de los estados de Estados Unidos y otras jurisdicciones.

Los derechos en una nota global conforme a la Regla 144A no podrán ser transmitidos a una persona que recibe la entrega en la forma de un derecho de la nota global conforme al Reglamento S, ya sea antes o después del vencimiento del periodo restringido, únicamente si el cedente entrega primero al Fiduciario de Emisión un certificado escrito (en la forma prevista en los Convenios de Emisión) en el sentido de que dicha transmisión está siendo realizada de conformidad con la Regla 903 o 904 del Reglamento S.

Las transmisiones que implican intercambios de derechos entre las Notas Globales Conforme al Reglamento S y las Notas Globales Conforme a la Regla 144A se llevarán a cabo en DTC por medio de una instrucción originada por el participante de DTC y aprobada por el Fiduciario de Emisión a través del sistema de Deposito/Retiro en Custodio de DTC. En consecuencia, en relación con dicha transmisión, se harán los ajustes apropiados para reflejar una disminución en el monto de principal de la nota global conforme al Reglamento S y el correspondiente aumento en el monto de principal de la nota global conforme a la Regla 144A o viceversa, según sea el caso. Cualquier derecho en una de las Notas Globales que se transmite a una persona que toma la entrega en forma de un derecho en la otra nota global dejará, después de la transmisión, de ser un derecho en dicha nota global y se convertirá en un derecho en la otra nota global y, en consecuencia, estará posteriormente sujeto a todas las restricciones de transmisión y otros procedimientos aplicables al derecho en la otra nota global mientras continúe dicho derecho. Las transmisiones entre Notas Conforme al Reglamento S y Notas Conforme a la Regla 144A necesitarán ser realizadas en una entrega libre de pago y se necesitarán realizar arreglos separados fuera de DTC para pago.

## CONSIDERACIONES FISCALES

### General

El siguiente resumen contiene una descripción de ciertas consecuencias importantes del impuesto sobre la renta federal en Estados Unidos y en México por la compra, posesión y enajenación de las Notas por los tenedores que son tratados como no residentes en México para efectos fiscales.

Este resumen se basa en leyes fiscales federales de Estados Unidos y de México en vigor en la fecha de este prospecto, las cuales están sujetas a cambios, incluyendo cambios con efectos retroactivos. Este resumen no pretende ser una descripción exhaustiva de todas las consideraciones fiscales de Estados Unidos o de México que pueden ser relevantes para tomar una decisión de compra, propiedad o enajenación de las Notas.

El resumen no aborda las consecuencias fiscales de conformidad con las leyes de cualquier estado, municipio o localidad de México o Estados Unidos o las leyes de cualquier jurisdicción fiscal distinta a las leyes de impuestos federales de México y Estados Unidos.

Los posibles inversionistas deben consultar a sus propios asesores fiscales sobre las consecuencias fiscales en México y Estados Unidos por la compra, propiedad y enajenación de las Notas, incluyendo, en particular, el efecto de cualquier ley fiscal (no mexicana y no de Estados Unidos) extranjera, nacional, estatal, municipal u otras leyes fiscales no nacionales. México también ha celebrado o está negociando varios tratados de doble tributación con varios países que podrían tener un impacto en el tratamiento fiscal de la compra, propiedad y enajenación de las Notas. Los posibles compradores de las Notas deben consultar a sus propios asesores fiscales sobre las consecuencias fiscales, en su caso, de la aplicación de tales tratados.

### Algunas Consideraciones del Impuesto Sobre la Renta Federal Mexicano

El siguiente es un resumen general de ciertas consecuencias del impuesto sobre la renta federal mexicano por la compra, propiedad y enajenación de las Notas por determinados inversionistas residentes no mexicanos (tenedores extranjeros), y que no mantienen dichas Notas a través de un establecimiento permanente para efectos fiscales en México al que el ingreso de las Notas es imputable. Esta discusión se basa en la Ley del Impuesto sobre la Renta de México, sus normas y reglamentos, que están vigentes a la Fecha de este prospecto de colocación, los cuales están sujetos a cambios, o a nuevas o diferentes interpretaciones, lo que podría afectar a la validez de este resumen.

El resumen no abarca todas las consecuencias fiscales en México que pueden ser aplicables a los tenedores específicos de las Notas y no pretende ser una descripción exhaustiva de todas las consideraciones fiscales mexicanas que pueden ser relevantes para una decisión de comprar, poseer o enajenar las Notas. Por lo tanto, le pedimos que consulte a sus propios asesores fiscales sobre las consecuencias fiscales mexicanas por la compra, propiedad y enajenación de las Notas. En particular, este resumen no describe las consecuencias fiscales derivadas de las leyes de cualquier estado o municipio excepto por ciertas leyes federales de México.

### *Pagos de Intereses*

De conformidad con la Ley del Impuesto sobre la Renta de México, los pagos de intereses de las Notas (incluyendo el descuento de emisión original o cualquier prima pagada en relación con las Notas, que se considera interés) realizados por nosotros a los tenedores extranjeros estarán sujetos al impuesto de retención mexicano a una tasa del 4.9%, si, como se esperaba, se cumplen los siguientes requisitos:

- Las Notas, como se esperaba, se colocan a través de bancos o casas de bolsa, en un país con el que México ha suscrito un convenio para evitar la doble tributación y dicho tratado está vigente (que actualmente incluye Estados Unidos).
- La emisión de las Notas se notifica a la CNBV de conformidad con el artículo 7, segundo párrafo, de la Ley del Mercado de Valores y los términos y condiciones de la oferta de la Nota fuera de México.

- Hemos cumplido debidamente con los requisitos de información establecidos en las normas generales emitidas por el Servicio de Administración Tributaria (“SAT”), que incluyen, entre otros, los siguientes requisitos:
  - Presentamos ante el SAT una copia de la notificación presentada ante la CNBV, de conformidad con el artículo 7 de la Ley del Mercado de Valores;
  - Presentamos ante el SAT quince días después de la colocación de las Notas, información sobre la colocación, describiendo las principales características establecidas en este documento. Si se cambian las características de las Notas, tenemos la obligación de notificar las modificaciones correspondientes dentro de los siguientes treinta días;
  - Presentamos ante el SAT trimestralmente, información relacionada con la cantidad de pago de intereses y la fecha de pago, revelando que ninguna parte relacionada mencionada a continuación, conjunta o individualmente, directa o indirectamente, es el beneficiario efectivo de más del 5.0% de la cantidad total de cada pago de intereses, y mantenemos registros que acreditan el cumplimiento de este requisito.
    - Accionistas que posean más del 10% de las acciones de voto de nosotros, ya sea directa o indirectamente, y de forma individual o conjuntamente con partes relacionadas, o
    - Personas morales cuyas acciones de voto son de nuestra propiedad en más de un 20%, ya sea directa o indirectamente, y de forma individual o en conjunto con partes relacionadas.

Esperamos que los requisitos mencionados anteriormente sean cumplidos y, en consecuencia, esperamos tener derecho a retener la tasa fiscal del 4.9% en relación con el pago de intereses sobre las Notas realizado por nosotros a los tenedores extranjeros. En caso que alguno de los requisitos anteriores no sea cumplido, la tasa fiscal de retención correspondiente sería del 10% o una tasa fiscal mayor, de conformidad con las disposiciones establecidas en la Ley del Impuesto sobre la Renta de México.

#### *Pagos de Principal*

De acuerdo con la Ley del Impuesto sobre la Renta de México, los pagos de principal en las Notas realizados por nosotros a un tenedor extranjero no estarán sujetos al impuesto de retención de México.

#### *Venta y Enajenaciones*

De conformidad con la Ley del Impuesto sobre la Renta de México, las ganancias de capital derivadas de la venta u otra enajenación de las Notas por un tenedor extranjero a otro tenedor extranjero no están sujetas a impuestos en México. Las ganancias resultantes de la venta de las Notas por un tenedor extranjero a un residente en México para efectos fiscales o a un tenedor extranjero que se considera que tiene un establecimiento permanente en México para efectos fiscales, estarán sujetas a los impuestos mexicanos.

#### *Amortización*

De conformidad con la Ley del Impuesto sobre la Renta de México, el pago por nosotros para amortizar las Notas estará sujeto a impuestos mexicanos de conformidad con las reglas descritas anteriormente con respecto a los pagos de intereses y pagos de principal.

#### *Otros impuestos*

De conformidad con la ley mexicana, un tenedor extranjero no será responsable de los impuestos sobre patrimonios, regalos, registros, herencias o impuestos similares con respecto a su tenencia de las Notas.



Es importante resaltar que, en términos generales, pagaremos los montos adicionales que sean necesarios para que el monto recibido por los tenedores de las Notas después de las retenciones o deducciones de impuestos en relación con los pagos bajo las Notas no sea menor al monto que los tenedores de las Notas habrían recibido en ausencia de tales retenciones o deducciones, sujeto a ciertas excepciones descritas en “Descripción de las Notas—Montos Adicionales”.

### **Algunas Consideraciones del Impuesto Sobre la Renta Federal de Estados Unidos**

El siguiente análisis resume algunas consecuencias del impuesto sobre la renta federal de Estados Unidos por la compra, propiedad y enajenación de las Notas a tenedores de EE.UU. (según se define más adelante) así como algunas consideraciones (descritas bajo “—*Obligación de Presentar Información y Retención*”) relevantes al tenedor de una Nota que no sea un tenedor de EE.UU. Este análisis se basa en el Código de Recaudación Intema de EE.UU. de 1986 y sus modificaciones, las normas del Tesoro de EE.UU., las interpretaciones administrativas publicadas por el Servicio de Recaudación Intema (“IRS”) y las decisiones judiciales, todos los cuales están sujetos a cambios, posiblemente con efecto retroactivo. Este resumen trata únicamente de los tenedores de EE.UU. que tienen las Notas como activos de capital y adquiridas después de la emisión original a su precio de emisión original. Este análisis no aborda las consecuencias fiscales que pueden ser relevantes para tenedores de EE.UU. sujetos a normas fiscales especiales, incluidas las *partnerships* (o entidades o instrumentos asimilables a las *partnerships* para efectos del impuesto sobre la renta federal de EE.UU.) y otras entidades *pass-through* y socios o miembros en las mismas, compañías de seguros, organizaciones exentas de impuestos, bancos e instituciones financieras, corredores, agentes de valores o monedas, personas cuya moneda funcional no es el Dólar de EE.UU., personas que han cubierto el riesgo de mantener las Notas, personas que mantienen las Notas como parte de un “*straddle*” u otra operación integrada, y los operadores que eligen el tratamiento de ajuste al valor de mercado (*mark-to-market*). Además, este análisis no toma en cuenta el efecto de cualquier ley fiscal estatal, local o extranjera aplicable o cualquier aspecto de los impuestos federales de Estados Unidos salvo por el impuesto sobre la renta (como leyes fiscales con respecto a patrimonios y donaciones, el impuesto mínimo alternativo o el impuesto sobre la renta en inversiones netas).

Para efectos de este análisis, “tenedor de EE.UU.” significa un tenedor de las Notas que es una persona física ciudadano o residente de Estados Unidos o una sociedad nacional o cualquier persona que está sujeta al impuesto sobre la renta federal de EE.UU. sobre una base de utilidad neta en relación con las Notas.

**Usted debe consultar a su asesor fiscal sobre las consecuencias fiscales de mantener las Notas, incluyendo la relevancia a su situación particular de las consideraciones mencionadas a continuación, así como la relevancia a su situación particular de las leyes fiscales estatales o locales u otras.**

#### *Pagos de Intereses*

Los pagos de intereses de las Notas (incluyendo el monto de los impuestos de retención y cualesquiera Montos Adicionales pagados con respecto a los mismos) generalmente son gravables a un tenedor de EE.UU. como ingresos por intereses ordinarios al momento en que tales pagos se devengan o se reciben, de acuerdo con el método de contabilidad del tenedor de EE.UU. para efectos del impuesto sobre la renta federal de Estados Unidos.

Se espera, y esta discusión asume, que las Notas no serán consideradas como emitidas con descuento de emisión original (“OID”) por encima de una cantidad *de minimis*. En general, sin embargo, si las Notas son emitidas con OID que sea mayor a una cantidad *de minimis*, sin importar el método contable regular de un tenedor de EE.UU. para efectos del impuesto sobre la renta federal, dicho tenedor tendrá que incluir el OID como ingresos brutos ordinarios bajo un “método de rendimiento constante” antes de la recepción de dinero en efectivo atribuible a dichos ingresos.

Con ciertas excepciones que se especifican a continuación, cualquier impuesto de retención mexicano que sea aplicado a los pagos de intereses será tratado como un impuesto sobre la renta extranjero que es elegible (sujeto a las limitaciones y condiciones generalmente aplicables de acuerdo con las leyes fiscales de Estados Unidos) para crédito contra el impuesto sobre la renta federal del tenedor de EE.UU. o, a elección del tenedor de EE.UU., para la deducción al calcular el ingreso gravable del tenedor de EE.UU. Los pagos de intereses en las Notas por lo general constituirán “ingresos de categoría pasiva” para efectos de créditos fiscales extranjeros de Estados Unidos. El cálculo y la disponibilidad de créditos fiscales extranjeros y, en el caso de un tenedor de EE.UU. que elige deducir

impuestos extranjeros, la disponibilidad de dicha deducción implica la aplicación de reglas complejas que dependen de las circunstancias particulares de un tenedor de EE.UU. Los tenedores de EE.UU. deben consultar a sus propios asesores fiscales en relación con la disponibilidad de créditos fiscales extranjeros.

#### *Enajenación de Notas*

Un tenedor de EE.UU. generalmente reconocerá la ganancia o pérdida en la venta, canje, reembolso u otra enajenación gravable de las Notas en una cantidad igual a la diferencia entre el monto realizado en tal enajenación (menos cualquier cantidad atribuible a los intereses devengados y no pagados, que serán gravables como tal en la medida en que no estén incluidos previamente en el ingreso) y la base gravable ajustada del tenedor de EE.UU. en las Notas. La base gravable ajustada del tenedor de EE.UU. en una nota generalmente es igual a su costo en Dólares de EE.UU. en dicha Nota. La ganancia o pérdida realizada por un tenedor de EE.UU. en una venta, canje, reembolso u otra enajenación de las Notas en general será una ganancia o pérdida de capital con origen en EE.UU., y generalmente será una ganancia o pérdida de capital a largo plazo si, al momento de dicha enajenación, la tenencia de las Notas ha durado más de un año. En consecuencia, si el impuesto mexicano es sobre la venta u otra enajenación de las Notas, tales impuestos generalmente no estarán disponibles como crédito para el tenedor de EE.UU. contra el impuesto sobre la renta federal de Estados Unidos a menos que dicho tenedor tenga otros ingresos de fuentes extranjeras, en la categoría apropiada, para efectos de las reglas de crédito de impuestos extranjeros o dicho tenedor de EE.UU. tenga derecho a tratar la ganancia como fuente mexicana conforme al Tratado Fiscal entre Estados Unidos y México. El tenedor de EE.UU. también puede tomar una deducción de cualquier impuesto mexicano. El importe neto de ganancia de capital a largo plazo realizada por ciertos tenedores no corporativos (incluyendo personas físicas) puede estar sujeto a impuestos a una tasa preferencial. La deducción de las pérdidas de capital está sujeta a limitaciones.

#### *Obligación de Presentar Información y Retención (Backup Withholding)*

Los pagos correspondientes a las Notas que se pagan dentro de Estados Unidos o a través de ciertos intermediarios financieros relacionados con EE.UU. están generalmente sujetos a la presentación de reportes de información, a menos que el tenedor de EE.UU. sea una *corporation* (distinta de una *S Corporation*) u otro destinatario exento. Tales pagos a un destinatario no exento también pueden estar sujetos a retención (*backup withholding*), a menos que el tenedor de EE.UU. presente un número de identificación fiscal exacto y certifique que no ha perdido su exención de retención. La cantidad de cualquier retención cobrada de un pago a un tenedor de EE.UU. será permitida como un crédito contra el impuesto sobre la renta federal de EE.UU. del tenedor de EE.UU. y puede dar derecho al tenedor de EE.UU. a una devolución, siempre que presente cierta información requerida al IRS. Los tenedores que no son de EE.UU. están generalmente exentos de la retención adicional, pero dicho tenedor puede estar obligado a cumplir con los procedimientos de certificación para demostrar el derecho a esta exención. Los tenedores deben consultar a sus asesores fiscales sobre estas normas y otras obligaciones de información que pueden aplicarse a la propiedad y enajenación de las Notas.

## ERISA Y OTRAS CONSIDERACIONES

La Ley de Seguridad de Ingresos de Retiro para los Empleados de 1974, con sus reformas (“ERISA”) y/o ciertas disposiciones del Código aplican a ciertos planes de pensiones, planes de reparto de utilidades, planes de compra de bonos sobre acciones, planes de rentas vitalicias, cuentas individuales de retiro, rentas vitalicias individuales de retiro, planes de beneficios de bienestar y cuentas de ahorro médico (conjuntamente, “Planes”). ERISA y ciertas disposiciones del Código prohíben y/o gravan determinadas operaciones (“operaciones prohibidas”) directa o indirectamente entre determinados Planes y ciertas partes en interés y personas inhabilitadas, como se define en la ley ERISA y el Código, respectivamente. Cada comprador potencial de las Notas que es, o está actuando en nombre de, un Plan debe consultar a sus asesores fiscales y/o legales en cuanto a si comprar, tener o vender las Notas es o podría constituir una “operación prohibida”. Adicionalmente, cada comprador potencial de las Notas que tenga la intención o pueda tener la intención de vender las Notas a un Plan también debe consultar a sus asesores fiscales y/o legales en cuanto a si se trata de una “parte interesada” de conformidad con la Ley ERISA o una “persona inhabilitada” de conformidad con el Código y si puede ser objeto de sanciones civiles impuestas por la Sección 502(i) de la Ley ERISA, otras consecuencias adversas conforme a la Ley ERISA o los impuestos establecidos por §4975(a) y (b) del Código como resultado de dicha venta. Sujeto a las disposiciones descritas en el presente, a las políticas y calificaciones de organización, documentación e inversión de cada Plan en particular, y otras disposiciones legales y de otro tipo, las Notas pueden ser compradas por los Planes. Ni el Emisor ni los compradores iniciales, ni sus respectivos funcionarios, agentes o abogados expresan opinión alguna o hacen declaración alguna en cuanto a si la compra, tenencia o venta de las Notas es una operación prohibida conforme a la Ley ERISA o el Código o si dicha compra, tenencia o venta estaría sujeta a las sanciones civiles impuestas por la Sección 502(i) de la Ley ERISA, otras consecuencias adversas conforme a la Ley ERISA o los impuestos establecidos por §4975(a) o (b) del Código. Antes de realizar la compra, tenencia o venta de las Notas, los posibles compradores y posibles vendedores de las Notas deben consultar a sus respectivos asesores fiscales y/o legales con respecto a estos asuntos.

SE CONSIDERARÁ QUE CADA COMPRADOR DE LAS NOTAS O UN DERECHO EN LAS NOTAS HA DECLARADO QUE TAL COMPRA NO ES UNA OPERACIÓN PROHIBIDA DE CONFORMIDAD CON LA LEY ERISA O LAS DISPOSICIONES DEL CÓDIGO Y QUE TALES NOTAS O DERECHOS EN LAS NOTAS ES UNA INVERSIÓN ELEGIBLE PARA EL PLAN.

## PLAN DE DISTRIBUCIÓN

Citigroup Global Markets Inc., HSBC Securities (USA) Inc. y J.P. Morgan Securities LLC están actuando como administradores conjuntos de esta oferta y como representantes de los compradores iniciales que se mencionan a continuación. Sujeto a las disposiciones y condiciones establecidas en el contrato de compraventa fechado en la fecha de este prospecto, cada comprador inicial nombrado a continuación ha acordado comprar separadamente, y nosotros hemos acordado vender a ese comprador inicial, el monto principal de las Notas indicadas frente al nombre del comprador inicial.

<u>Comprado inicial</u>	<u>Monto de Principal</u>			
		<u>Notas 2026</u>		<u>Notas 2046</u>
Citigroup Global Markets Inc.....	US\$	200,000,000	US\$	200,000,000
HSBC Securities (USA) Inc.....		200,000,000		200,000,000
J.P. Morgan Securities LLC.....		200,000,000		200,000,000
BBVA Securities Inc.....		100,000,000		100,000,000
Santander Investment Securities Inc.....		100,000,000		100,000,000
Credit Agricole Securities (USA) Inc.....		50,000,000		50,000,000
Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa.....		50,000,000		50,000,000
MUFG Securities Americas Inc.....		50,000,000		50,000,000
Scotia Capital (USA) Inc.....		50,000,000		50,000,000
<b>Total.....</b>	<b>US\$</b>	<b>1,000,000,000</b>	<b>US\$</b>	<b>1,000,000,000</b>

Inversora Bursátil, S.A. de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa no es una casa de bolsa registrada ante la Comisión de Valores e Intercambio de Estados Unidos y no ofrecerá ni venderá Notas en Estados Unidos o a personas de EE.UU. a menos que sea a través de una o más casas de bolsa registradas en Estados Unidos conforme a lo permitido en la ley aplicable de Estados Unidos.

El contrato de compra establece que las obligaciones de los compradores iniciales para la compra de las Notas están sujetas a la aprobación de los asuntos legales por sus abogados, incluyendo la validez de las Notas, y a otras condiciones contenidas en el contrato de compra, como la recepción por los compradores iniciales de certificados de funcionarios y opiniones legales. Los compradores iniciales deben comprar todas las Notas si compran cualquiera de las Notas. Si un comprador inicial incumple, el contrato de compra establece que los compromisos de compra de los compradores iniciales que no están en incumplimiento pueden incrementarse o el contrato de compra podrá ser terminado. Los compradores iniciales pueden ofrecer y vender las Notas a través de sus afiliadas.

Los compradores iniciales proponen revender cada serie de Notas al precio de oferta establecido en la carátula de este prospecto en Estados Unidos a compradores institucionales calificados (según se define en la Regla 144A) con base en la Regla 144A y fuera de Estados Unidos con base en el Reglamento S. Consulte “Restricciones de Transmisión”. El precio al que las Notas serán ofrecidas puede cambiar en cualquier momento sin previo aviso.

Las Notas no han sido y no serán registradas de conformidad con la Ley de Valores o cualquier ley estatal en materia de valores y no podrán ser ofrecidas o vendidas en Estados Unidos o a, o para cuenta o beneficio de, personas de EE.UU. (según se define en el Reglamento S) excepto por operaciones exentas de, o no sujetas a, los requerimientos de registro de la Ley de Valores. Se considerará que cada comprador de notas ha hecho los reconocimientos, las declaraciones y los acuerdos descritos en “Restricciones de Transmisión”. En relación con ventas fuera de Estados Unidos, cada uno de los compradores iniciales ha acordado que no va a ofrecer, vender o entregar las notas a, o para cuenta de, personas de EE.UU. (a menos que sea conforme a la Regla 144A) (i) como parte de su distribución en cualquier momento o (ii) de otro modo, hasta 40 días después del inicio de la oferta y la fecha de cierre, lo que suceda después, y enviará a cada operador a quien vende las Notas durante dicho período una confirmación u otra notificación que establezca las restricciones en la oferta y venta de las notas dentro de Estados Unidos o a, o para cuenta o beneficio de, personas de EE.UU. Las reventas de las notas tienen las restricciones que se describen en “Restricciones de Transmisión”.

Además, hasta 40 (cuarenta) días después del inicio de esta oferta, una oferta o venta de Notas dentro de Estados Unidos por un operador que no está participando en esta oferta pueda violar los requerimientos de registro de la Ley de Valores si dicha oferta o venta es realizada de conformidad con la Regla 144A.

Hemos acordado que, durante un período de 30 (treinta) días desde la fecha de este prospecto, no vamos, sin el consentimiento previo por escrito de Citigroup Global Markets Inc., HSBC Securities (USA) Inc. y J.P. Morgan Securities LLC, a ofrecer, vender o contratar para vender o de otro modo enajenar, directa o indirectamente, o anunciar la oferta de, cualquiera de los valores de deuda denominados en dólares de EE.UU. emitidos o garantizados por nosotros en los mercados internacionales de capital.

Las Notas constituirán una nueva clase de valores sin mercado establecido. Sin embargo, no podemos asegurar que los precios a los que las Notas se venderán en el mercado después de esta oferta no serán inferiores al precio de oferta inicial o que un mercado activo para las Notas se desarrollará y continuará después de esta oferta. Los compradores iniciales nos han informado que actualmente tienen la intención de hacer un mercado en las Notas. Sin embargo, no están obligados a hacerlo y pueden interrumpir cualquier actividad de creación de mercado con respecto a las Notas en cualquier momento y sin previo aviso. En consecuencia, no podemos asegurar nada con respecto a la liquidez de, o el mercado para, las Notas.

En relación con esta oferta, los compradores iniciales pueden comprar y vender Notas en el mercado abierto. Las compras y ventas en el mercado libre pueden incluir las ventas en corto, compras para cubrir posiciones cortas y compras estabilizadoras.

- Las ventas cortas implican ventas en el mercado secundario por parte de los compradores iniciales de una mayor cantidad principal de Notas de lo que están obligados a comprar en la oferta. Los compradores iniciales deben cerrar cualquier posición corta mediante la compra de Notas en el mercado abierto.
- Las operaciones que cubren implican la compra de Notas en el mercado abierto después de que la distribución haya sido completada con el fin de cubrir posiciones cortas.
- Las operaciones de estabilización implican ofertas para la compra de Notas, siempre que las ofertas de estabilización no excedan un máximo especificado.

Las compras para cubrir posiciones cortas y compras de estabilización, así como otras compras realizadas por los compradores iniciales para sus propias cuentas, pueden tener el efecto de impedir o retardar un descenso en el precio de mercado de las Notas. También pueden hacer que el precio de las Notas sea más alto que el precio que de otro modo existiría en el mercado abierto en ausencia de estas operaciones. Los compradores iniciales pueden llevar a cabo estas operaciones en el mercado extrabursátil o de otro modo. Si los compradores iniciales comienzan cualquiera de estas operaciones, pueden interrumpirlas en cualquier momento. Nosotros no hacemos y los compradores iniciales no hacen declaración o predicción alguna en cuanto a la dirección o la magnitud de cualquier efecto que las operaciones descritas anteriormente pueden tener sobre el precio de las Notas.

Esperamos entregar cada serie de Notas contra el pago de dichas Notas en o alrededor de la fecha prevista en el último párrafo de la portada de este prospecto, que será el quinto día hábil siguiente a la fecha de la fijación de los precios de las Notas. Según la Regla 15c6-1 de la Ley de Intercambio, las operaciones en el mercado secundario por lo general se liquidan en 3 (tres) días hábiles, los compradores que desean operar con Notas en la fecha de fijación de precios o el día hábil siguiente estarán obligados, en virtud del hecho de que las Notas inicialmente se liquidarán en T+5, a especificar los acuerdos de liquidación alternativos al momento de dicha operación para evitar una liquidación fallida.

Los compradores iniciales son instituciones de banca múltiple y participan en diversas actividades, que pueden incluir la operación de valores, banca comercial y de inversión, asesoría financiera, administración de inversiones, inversión de principal, actividades de cobertura, financiamiento e intermediación. Los compradores iniciales y sus respectivas afiliadas han llevado a cabo en el pasado servicios de banca comercial, banca de inversión y servicios de asesoría para nosotros de tiempo en tiempo por las que han recibido honorarios habituales y el

reembolso de gastos y pueden, de tiempo en tiempo, realizar operaciones con, y prestar servicios a, nosotros en el curso ordinario de su negocio para lo que recibirán los honorarios habituales y el reembolso de gastos. En el curso ordinario de sus actividades diversas, los compradores iniciales y sus respectivas afiliadas puedan realizar o mantener una amplia gama de inversiones y operar activamente valores de deuda y acciones (o valores derivados relacionados) e instrumentos financieros (que pueden incluir préstamos bancarios y/o swaps de incumplimiento de crédito) por su propia cuenta y por cuenta de sus clientes y pueden en todo momento mantener posiciones largas y cortas en dichos valores e instrumentos. Tales inversiones y actividades de valores pueden implicar valores y/o instrumentos de nuestras afiliadas. Además, las afiliadas de algunos de los compradores iniciales son acreditantes, y en algunos casos agentes para los acreditantes, en términos del Contrato de Crédito. Si cualquiera de los compradores iniciales o sus afiliadas tiene una relación de crédito con nosotros, algunos de estos compradores iniciales o sus afiliadas rutinariamente cubren, y otros compradores iniciales o sus afiliadas pueden cubrir, su exposición de crédito a nosotros de forma consistente con sus políticas estándar de administración de riesgo. Por lo general, estos compradores iniciales y sus afiliadas podrían cubrir dicha exposición celebrando operaciones que están conformadas ya sea por la compra de swaps de incumplimiento de crédito o la creación de posiciones cortas en nuestros valores, incluyendo potencialmente las Notas aquí ofrecidas. Cualquiera de estos swaps de incumplimiento de crédito o posiciones cortas podrían afectar negativamente los futuros precios de mercado de las Notas aquí ofrecidos. Los compradores iniciales y sus afiliadas también hacer recomendaciones de inversión y/o publicar o expresar puntos de vista independientes de investigación en relación con dichos valores o instrumentos financieros y pueden mantener, o recomendar a los clientes que adquieren, posiciones largas y/o cortas en dichos valores e instrumentos.

Hemos acordado indemnizar a los compradores iniciales por responsabilidades en relación con esta oferta, incluidas responsabilidades de conformidad con la Ley de Valores, contribuir a los pagos que los compradores iniciales pueden estar obligados a realizado debido a cualquiera de esos pasivos.

#### **Aviso a los Posibles Inversionistas en el Espacio Económico Europeo**

En relación con cada estado miembro del Espacio Económico Europeo, no se puede hacer una oferta de los valores descritos en este prospecto al público en ese estado miembro salvo por:

- a una persona moral que sea un inversionista calificado, según se define en la Directiva de Prospectos;
- a menos de 150 personas físicas o morales (salvo por inversionistas calificados según se define en la Directiva de Prospectos), conforme a lo permitido en la Directiva de Prospectos, sujeto a la obtención del consentimiento previo del operador u operadores nominados por nosotros para dicha oferta; o
- en cualquier otra circunstancia que caiga dentro de los supuestos del artículo 3(2) de la Directiva de Prospectos,

*en el entendido* de que dicha oferta de valores nos obligará o a cualquier comprador inicial a publicar un prospecto de conformidad con el artículo 3 de la Directiva de Prospectos.

Para efectos de esta disposición, se entiende por “oferta de valores al público” en cualquier estado miembro la comunicación en cualquier forma y por cualquier medio de información suficiente sobre los términos de la oferta y los valores que se ofertan para permitir a un inversionista decidir sobre la adquisición o suscripción de los valores, según la expresión pueda variar en dicho estado miembro al implementar la Directiva de Prospectos en ese estado miembro, y la expresión “Directiva de Prospectos” significa la Directiva 2003/71/EC (en su versión modificada, incluyendo la Directiva 2010/73/EU) e incluye cualquier medida de implementación en el estado miembro de que se trate.

La restricción de venta del Espacio Económico Europeo es en adición a cualquier otra restricción de venta establecida en este prospecto.

Los vendedores de los valores no han autorizado y no autorizan la realización de una oferta de valores a través de un intermediario financiero en su nombre, salvo por las ofertas realizadas por los compradores iniciales con miras a la colocación final de los valores como se contempla en este prospecto. En consecuencia, ningún

comprador de los valores, distinto de los compradores iniciales, está autorizado a realizar una oferta adicional de los valores en nombre de los vendedores o los compradores iniciales.

#### **Aviso a los Posibles Inversionistas en el Reino Unido**

Este prospecto de colocación únicamente se distribuye en el Reino Unido a, y únicamente está dirigido a, (a) profesionales de inversión comprendidos dentro del artículo 14(5) de la Ley de Servicios y Mercados Financieros de 2000 (Promoción de Esquemas de Inversión Colectiva), Orden 2001, en su versión modificada (la “Orden de Promoción CIS”) y el artículo 19(5) de la Ley de Servicios y Mercados Financieros de 2000 (Promoción Financiera) Orden 2005, en su versión modificada (la “Orden General de Promoción”), y (b) empresas de alto valor neto y otras personas comprendidas tanto en el artículo 22(2)(a) a (d) de la Orden de Promoción CIS y el Artículo 49(2)(a) a (d) de la Orden General de Promoción.

#### **Aviso a los Posibles Inversionistas en Francia**

Ni este prospecto ni ningún otro material de oferta relacionado con las Notas descritas en este prospecto ha sido sometido a los procedimientos de despacho de la *Autorité des Marchés Financiers* o de la autoridad competente de otro estado miembro del Espacio Económico Europeo y notificado a la *Autorité des Marchés Financiers*. Las Notas no han sido ofrecidas ni vendidas y no serán ofrecidas ni vendidas, directa o indirectamente, al público en Francia. Ni este prospecto ni cualquier otro material de oferta relacionado con las Notas ha sido ni será:

- liberado, emitido, distribuido o hecho que se libere, emita o distribuya al público en Francia; o
- usado en relación con cualquier oferta para la suscripción o venta de las Notas al público en Francia.

Dichas ofertas, ventas y distribuciones serán realizadas en Francia únicamente:

- a inversionistas calificados (*investisseurs qualifiés*) y/o a un círculo restringido de inversionistas (*cercle restreint d'investisseurs*), en cada caso que invierten por su propia cuenta, según se define en, y de conformidad con, los artículos L.411-2, D.411-1, D.411-2, D.734-1, D.744-1, D.754-1 y D.764-1 del Código Francés *monétaire et financier*;
- a prestadores de servicios de inversiones autorizados para dedicarse a la administración de carteras en representación de terceros; o
- en una operación que, de conformidad con el L.411-2-II-1°-o-2°-o 3° del Código Francés *monétaire et financier* y el Artículo 211-2 del Reglamento General (*Règlement Général*) de la *Autorité des Marchés Financiers*, no constituya una oferta pública (*appel public à l'épargne*).

Las Notas no podrán ser revendidas ni directa ni indirectamente, únicamente en cumplimiento con los artículos L.411-1, L.411-2, L.412-1 y L.621-8 al L.621-8-3 del Código Francés *monétaire et financier*.

#### **Aviso a los Posibles Inversionistas en Italia**

La oferta de las Notas no ha sido registrada ante la *Commissione Nazionale per le Società e la Borsa* (“CONSOB”) de conformidad con la legislación de valores italiana y, en consecuencia, las Notas no serán ofrecidas, vendidas o entregadas, ni copias de este suplemento de prospecto, el prospecto adjunto, cualquier suplemento de precio o cualquier otro documento relacionado con las Notas podrán ser distribuidas en Italia, excepto:

- (a) a “inversionistas calificados”, como se menciona en el artículo 100 del Decreto Legislativo No. 58 del 24 de febrero de 1998, con sus reformas (el “Decreto No. 58”) y se define en el artículo 26, sección 1, letra d) de la Regulación de CONSOB No. 16190 del 29 de octubre de 2007, con sus reformas (“Regulación No. 16190”) de conformidad con el artículo 34 ter, sección 1, letra b) de la Regulación de CONSOB No. 11971 del 14 de mayo de 1999, con sus reformas (“Regulación No. 11971”); o

(b) en cualquier otra circunstancia en la que aplique una exención expresa de cumplimiento de las restricciones de oferta, conforme al Decreto No. 58 o la Regulación No. 11971.

Cualquier oferta, venta o entrega de las Notas o distribución de copias de este suplemento de prospecto, el prospecto adjunto, cualquier suplemento de precio o cualquier otro documento relacionado con las Notas en Italia deben ser:

(a) realizada por firmas de inversión, bancos o intermediarios financieros para llevar a cabo actividades en Italia de conformidad con el Decreto Legislativo No. 385 del 1 de septiembre de 1993, con sus reformas (la “Ley Bancaria”), el Decreto No. 58 y la Regulación No. 16190 y cualquier otra ley o reglamento aplicable;

(b) en cumplimiento del artículo 129 de la Ley Bancaria, y los lineamientos de implementación del Banco de Italia, con sus reformas; y

(c) en cumplimiento con cualquier otro requerimiento de notificación o limitación aplicable que pueda ser impuesta de tiempo en tiempo, por CONSOB o el Banco de Italia u otra autoridad competente.

Tenga en cuenta que, de conformidad con el artículo 100 bis del Decreto No. 58, donde no aplica ninguna excepción a las reglas sobre ofertas públicas, la distribución posterior de las Notas en el mercado secundario en Italia debe hacerse de acuerdo con las reglas de ofertas públicas y los requisitos de prospecto del Decreto No. 58 y el Reglamento No. 11971.

#### **Aviso a los Posibles Inversionistas en Canadá**

Las Notas pueden ser vendidas únicamente a los compradores que compran, o que se considera que compran, con inversionistas acreditados, tal como se define en el Instrumento Nacional 45-106 *Exenciones de Prospecto* o la subsección 73.3(1) de la Ley de Valores (Ontario), y son clientes permitidos, tal como se define en el Instrumento Nacional 31-103 *Requerimientos de Registro, Excepciones y Obligaciones de Registro en Curso*. Cualquier reventa de las Notas debe hacerse de conformidad con una excepción de, o en una operación no sujeta a, los requerimientos de prospecto de las leyes de valores aplicables.

La legislación de valores en ciertas provincias o territorios de Canadá puede proporcionar a un comprador recursos para la rescisión o daños si este suplemento de prospecto (incluyendo cualquier modificación del mismo) contiene una declaración falsa, siempre que los recursos de rescisión o daños son ejercidos por el comprador en el plazo prescrito por la legislación de valores de la provincia o territorio del comprador. El comprador debe hacer referencia a las disposiciones aplicables de la legislación de valores de la provincia o territorio del comprador para la relación de estos derechos o consultar con un asesor legal.

De conformidad con la sección 3A.3 del Instrumento Nacional 33-105, *Conflictos de Suscripción* (“NI 33-105”), los compradores iniciales no están obligados a cumplir con los requerimientos de divulgación de NI 33-105 con respecto a los conflictos de intereses de compradores iniciales en relación con esta oferta.

#### **Aviso a los Posibles Inversionistas en México**

Las Notas no han sido y no serán registradas en el Registro Nacional de Valores que mantiene la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (“CNBV”), y por lo tanto no pueden ser ofrecidas o vendidas al público en México. Las Notas pueden ser ofrecidas o vendidas a inversionistas cualificados e institucionales en México, de acuerdo con la exención de colocación privada del artículo 8 de la Ley del Mercado de Valores. Según lo dispuesto en la Ley del Mercado de Valores, México dará aviso a la CNBV de la oferta de las Notas de conformidad con los términos establecidos en este prospecto. Dicha notificación se presentará a la CNBV para cumplir con la Ley del Mercado de Valores, y únicamente para fines informativos. El envío a, y la recepción por parte de, la CNBV de dicha notificación no certifica la solvencia de México, la calidad de inversión de las Notas, o que la información contenida en este suplemento de prospecto o en el prospecto es precisa o completa. México ha preparado este suplemento de prospecto y es el único responsable de su contenido, y la CNBV no ha revisado ni autorizado dicho contenido.



### **Aviso a los Posibles Inversionistas en Hong Kong**

Las Notas no pueden ser ofrecidas o vendidas en Hong Kong a través de un documento que no sea (i) en circunstancias que no constituyen una oferta al público conforme al significado de la Ordenanza de Sociedades (Cap. 32, Leyes de Hong Kong), o (ii) a “inversionistas profesionales” conforme al significado de la Ordenanza de Valores y Futuros (Cap. 571, Leyes de Hong Kong) y sus reglamentos, o (iii) en otras circunstancias que no resulten en que el documento sea un “prospecto” conforme al significado de la Ordenanza de Sociedades (Cap. 32, Leyes de Hong Kong) y no se podrá emitir anuncio, invitación o documento relacionado con las Notas o no puede estar en posesión de cualquier persona con el propósito de emitir (en cada caso ya sea en Hong Kong o en otro lugar), que sea dirigido a, o cuyo contenido sea susceptible de ser visitada o leído por el público en Hong Kong (excepto si está permitido hacerlo de conformidad con las leyes de Hong Kong) que no sean con respecto a las Notas que son enajenadas o destinadas a ser enajenadas únicamente a personas fuera de Hong Kong, o únicamente a los “inversionistas profesionales” conforme al significado de la Ordenanza de Valores y Futuros (Cap. 571, Leyes de Hong Kong) y sus reglamentos.

### **Aviso a los Posibles Inversionistas en Japón**

Las Notas que se ofrecen en este prospecto no han sido y no serán registradas de conformidad con la Ley de Instrumentos Financieros e Intercambio de Japón. Las Notas no han sido ofrecidos o vendidas y no serán ofrecidas ni vendidas, directa o indirectamente, en Japón o a o para cuenta de cualquier residente de Japón (incluyendo cualquier sociedad u otra entidad constituida conforme a las leyes de Japón), excepto (i) de conformidad con una exención de los requerimientos de registro de la Ley de Instrumentos Financieros e Intercambio de Japón y (ii) de conformidad con cualesquiera otros requerimientos aplicables de la ley japonesa.

### **Aviso a los Posibles Inversionistas en Singapur**

Este prospecto no ha sido registrado como prospecto ante la Autoridad Monetaria de Singapur. En consecuencia, este prospecto y cualquier otro documento o material relacionado con la oferta o venta, o invitación de suscripción o compra, de las Notas no podrá circularse ni distribuirse, y las Notas no pueden ser ofrecidas o vendidas, ni ser objeto de una invitación de suscripción o compra, ya sea directa o indirectamente, a personas en Singapur distinta de (i) un inversionista institucional de conformidad con la Sección 274 de la Ley de Valores y Futuros, Capítulo 289 de Singapur (la “SFA”), (ii) una persona relevante conforme a la Sección 275(1), o cualquier persona de conformidad con la Sección 275(1A), y de acuerdo con las condiciones señaladas en la Sección 275 de la SFA o (iii) en caso contrario, de conformidad y de acuerdo con las condiciones de, cualquier otra disposición aplicable de la SFA, en cada caso, sujeto al cumplimiento de las condiciones establecidas en la SFA.

Cuando las Notas sean suscritas o adquiridas de conformidad con la Sección 275 de la SFA por una persona relevante que sea:

- una sociedad (que no sea un inversionista (como se define en la Sección 4A de la SFA)) cuya única actividad sea el mantener inversiones y cuyo capital sea propiedad de una o más personas físicas, cada una de las cuales es un inversionista acreditado; o
- un fideicomiso (cuando el fiduciario no sea un inversionista acreditado) cuyo único propósito sea mantener inversiones y cada fideicomisario del fideicomiso sea una persona física que sea un inversionista acreditado, las acciones, obligaciones y unidades de acciones y obligaciones de esa sociedad o los derechos e intereses de los fideicomisarios (independientemente de como se describan) en ese fideicomiso no serán transferidos dentro de los seis meses siguientes a que la sociedad o el fideicomiso haya adquirido las Notas de conformidad con una oferta realizada de conformidad con la Sección 275 de la SFA, excepto:
- a un inversionista institucional (para sociedades, de conformidad con la Sección 274 de la SFA) o a una persona relevante definida en la Sección 275(2) de la SFA, o a cualquier persona conforme a una oferta que se realice en términos de que tales acciones, obligaciones y unidades de acciones y obligaciones de dicha sociedad o tales derechos e intereses en tal fideicomiso se adquieran por una contraprestación de no menos de S\$200,000 (o su equivalente en una moneda extranjera) por cada

operación, independientemente de si dicha cantidad debe ser pagada en efectivo o a cambio de valores u otros activos, y aún más para sociedades, de acuerdo con las condiciones señaladas en la Sección 275 de la SFA;

- cuando no se pacte contraprestación ahora o en el futuro por la transmisión; o
- cuando la transmisión sea por mandato de ley.

#### **Aviso a los Posibles Inversionistas en Suiza**

Este prospecto, así como otros materiales relacionados con las Notas que son el objeto de la oferta contemplada en este prospecto, no constituye un prospecto de emisión de conformidad con el artículo 652a del Código de Obligaciones de Suiza. Las Notas no serán listadas en la bolsa de valores de suiza (*SWX Swiss Exchange*) y, por lo tanto, los documentos relacionados con las Notas, incluyendo, sin limitar, este documento, no pretenden cumplir con las normas de divulgación de las normas de cotización de la bolsa suiza SWX y esquemas de prospectos correspondientes anexos a las normas de cotización de la Bolsa suiza SWX. Las Notas están siendo ofrecidas en Suiza por medio de una colocación privada, (es decir, a un número pequeño de inversionistas seleccionados únicamente, sin ningún tipo de oferta pública y únicamente a los inversionistas que no compran las Notas con la intención de distribuirlas al público). Los inversionistas serán contactados de forma individual por los compradores iniciales de tiempo en tiempo. Este documento, así como cualquier otro material relacionado con las Notas, no constituyen una oferta para cualquier otra persona. Este documento únicamente puede ser utilizado por los inversionistas a los que se les ha proporcionado en relación con la oferta descrita en este documento y ni directa ni indirectamente puede ser distribuido o puesto a disposición de otras personas sin nuestro consentimiento expreso. No puede ser usado en relación con cualquier otra oferta y, en particular, no se puede ser copiado y/o distribuido al público en (o desde) Suiza.

#### **Aviso a los Posibles Inversionistas en Brasil**

Las Notas no han sido, ni serán, registradas en la *Comissão de Valores Mobiliários*, o CVM (Comisión de Valores Mobiliarios). Las notas no pueden ser ofrecidas o vendidas en Brasil, excepto en circunstancias que no constituyen una oferta pública o distribución con arreglo a las leyes y regulaciones brasileñas.

#### **Aviso a los Posibles Inversionistas en Chile**

De conformidad con la Ley No. 18,045 de Chile (la ley del mercado de valores de Chile) y la Norma Carácter General No. 336, del 27 de junio de 2012, emitida por la Superintendencia de Valores y Seguros de Chile (“SVS”), las Notas pueden ser ofrecidas de forma privada en Chile a ciertos “inversionistas calificados” identificados como tal en la Norma 336 (que a su vez se describen en la Norma No. 216, del 12 de junio de 2008, de la SVS).

La Norma 336 requiere que la siguiente información sea proporcionada a los posibles inversionistas en Chile:

1. Fecha de inicio de la oferta: 6 de septiembre de 2016. La oferta de las Notas está sujeta a la Norma de Carácter General No. 336, fechada el 27 de junio de 2012, emitida por la SVS;
2. Las Notas y el prospecto no están registrados en el Registro de Valores de la SVS, ni ante cualquier registro de valores extranjeros de la SVS y no están sujetos a la supervisión de la SVS;
3. Dado que las Notas no están registradas en Chile, no existe la obligación del emisor de hacer disponible públicamente la información de las Notas en Chile; y
4. Las Notas no estarán sujetas a una oferta pública en Chile a menos que sean registradas en el Registro de Valores correspondiente de la SVS.

### **Aviso a los Posibles Inversionistas en el Centro Financiero Internacional de Dubái**

Este prospecto se refiere a una Oferta Exenta de acuerdo con las Reglas de Valores Ofrecidos de la Autoridad de Servicios Financieros de Dubái, o DFSA. Este prospecto está destinado a su distribución únicamente a personas del tipo especificado en las Reglas de Valores Ofrecidos de la DFSA. No debe ser entregado a, o invocado por, cualquier otra persona. La DFSA no tiene la responsabilidad de revisar o verificar documentos en relación con las Ofertas Exentas. La DFSA no ha aprobado este prospecto ni tomado medidas para verificar la información contenida en este prospecto y no tiene ninguna responsabilidad por el prospecto. Los valores a los que se refiere este prospecto pueden no ser líquidos y/o estar sujetos a restricciones a su reventa. Los compradores potenciales de los valores que se ofrecen deben llevar a cabo su propia auditoría a los valores. Si usted no entiende el contenido de este prospecto debe consultar a un asesor financiero autorizado.

### **Aviso a los Posibles Inversionistas en Alemania**

Las Notas no será ofrecidas, vendidas o públicamente promovidas o anunciadas en la República Federal de Alemania, salvo en cumplimiento de la Ley de Prospectos de Valores de Alemania (*Gesetz über die Erstellung, Billigung und Veröffentlichung des Prospekts, der beim öffentlichen Angebot von Wertpapieren oder bei der Zulassung von Wertpapieren zum Handel an einem organisierten Markt zu veröffentlichen ist—Wertpapierprospektgesetz*) al 22 de junio de 2005, vigente el 1 de julio de 2005, con sus reformas, o cualesquiera otras leyes y reglamentos aplicables en la República Federal de Alemania que regulan la emisión, oferta y venta de valores. Ningún prospecto de venta (*Verkaufprospekt*) conforme a su significado de la Ley de Prospectos de Venta de Valores alemán ha sido ni será registrado ante la Autoridad de Supervisión Financiera de la República Federal de Alemania o de otro modo publicado en Alemania.

### **Aviso a los Posibles Inversionistas en los Países Bajos**

Las Notas no pueden ser ofrecidas, vendidas, transmitidas o entregadas, en o desde los Países Bajos, como parte de la distribución inicial o como parte de cualquier re-oferta, y ni este prospecto ni cualquier otro documento en relación con la oferta puede ser distribuido en o desde los Países Bajos, salvo a personas físicas o morales que operen o inviertan en valores en la conducción de su profesión u oficio (que incluye bancos, bancos de inversión, firmas de valores, compañías de seguros, fondos de pensiones, otros inversionistas institucionales y departamentos del tesoro y sociedades de finanzas de grandes empresas), en cuyo caso, debe quedar claro al momento de realizar la oferta y de cualquier documento o anuncios en los que una próxima oferta de Notas sea anunciada públicamente que la oferta es exclusivamente a dichas personas físicas o morales.

### **Aviso a los Posibles Inversionistas en Perú**

La oferta de las Notas, este prospecto y las Notas no han sido, y no serán, registrados ante la Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores. La oferta de las Notas en Perú no se considera una oferta pública y no se pondrá en marcha en Perú, excepto en circunstancias que no constituyen oferta pública o distribución conforme a las leyes y reglamentos de Perú.

Este aviso es para fines informativos y no constituye una oferta pública.

### **Aviso a los Posibles Inversionistas en Colombia**

Las Notas no serán autorizadas por la Superintendencia Financiera de Colombia y no serán registradas en el Registro Nacional de Valores y Emisores, y, en consecuencia, las Notas no serán ofrecidas o vendidas a personas en Colombia, excepto en circunstancias que no resultan en una oferta pública de conformidad con la legislación colombiana.

## RESTRICCIONES DE TRANSMISIÓN

Las Notas no han sido, ni serán, registradas conforme a la Ley de Valores o las leyes de valores de cualquier otra jurisdicción y no pueden ser ofrecidas o vendidas en Estados Unidos o a personas de EE.UU. (como se define en el Reglamento S), excepto en operaciones exentas de, o que no estén sujetas a, los requerimientos de registro de la Ley de Valores. En consecuencia, estamos ofreciendo las Notas únicamente a:

- en Estados Unidos a compradores institucionales calificados (según se define en la Regla 144A) de conformidad con la Regla 144A; y
- fuera de Estados Unidos a personas no estadounidenses en operaciones extranjeras que cumplan con los requerimientos de la Regla 903 del Reglamento S.

Tal como se utiliza en este prospecto, el término “operación extranjera”, “Estados Unidos” y “persona de EE.UU.” tienen los significados respectivos que se les da en el Reglamento S.

### **Declaraciones de los Compradores y Restricciones en la Reventa y Transmisión**

Cada comprador de Notas (que no sean los compradores iniciales en relación con la emisión inicial y venta de Notas) y cada propietario de cualquier derecho en las mismas, se considerará, por la aceptación o compra de las mismas, que han declarado y aceptado lo siguiente:

- que compra las Notas por cuenta propia o una cuenta con respecto a la que ejerce discreción de inversión única y el comprador y cualquiera de dichas cuentas es ya sea (a) un comprador institucional calificado y conoce que la venta se realiza de conformidad con la Regla 144A o (b) una persona no estadounidense que se encuentra fuera de Estados Unidos;
- que reconoce que las Notas no han sido registradas conforme a la Ley de Valores o con cualquier autoridad regulatoria de valores de cualquier estado, que las Notas se están ofreciendo en una operación que no implica una oferta pública en Estados Unidos conforme a su significado de la Ley de Valores y que las Notas no pueden ser ofrecidas o vendidas en Estados Unidos o a, o por cuenta o en beneficio de personas de EE.UU., excepto como se indica a continuación;
- que entiende y está de acuerdo en que las Notas ofrecidas inicialmente en Estados Unidos a compradores institucionales calificados estarán representadas por una nota global y que las Notas ofrecidos fuera de Estados Unidos de conformidad con el Reglamento S también estarán representadas por una nota global;
- que no va a revender o transferir dichas Notas excepto (a) a nosotros, (b) dentro de Estados Unidos a un comprador institucional calificado en una operación de conformidad con la Regla 144A, (c) fuera de Estados Unidos de conformidad con la Regla 903 o 904 bajo la Ley de Valores, (d) de conformidad con una exención de registro conforme a la Ley de Valores (en caso de estar disponible) o (e) en virtud de una declaración de registro efectiva conforme a la Ley de Valores;
- que se compromete a dar a cada persona a la que transfiere las Notas una notificación de cualquier restricción sobre la transmisión de dichas Notas;
- que reconoce que antes de cualquier propuesta de transmisión de Notas (salvo de conformidad con una declaración de registro efectiva o con respecto a Notas vendidas o transmitidas, ya sea de conformidad con (a) la Regla 144A o (b) el Reglamento S) el tenedor de tales Notas puede ser requerido a proporcionar certificaciones relativas a la forma de dicha transmisión conforme a lo dispuesto en los Convenios de Emisión;
- que reconoce que el fiduciario, el registrador o el agente de transmisión de las Notas no estará obligado a aceptar el registro de la transmisión de las Notas adquiridas por él, excepto después de la presentación a nosotros de evidencia satisfactoria de que las restricciones establecidas en este prospecto han sido cumplidas;

- si se trata de un comprador no estadounidense que adquiere un derecho en la nota global conforme al Reglamento S ofrecida en virtud de este prospecto, que reconoce y acepta que, hasta el vencimiento del “período de cumplimiento de distribución” de 40 días conforme a su significado del Reglamento S, cualquier oferta, venta, prenda u otra transmisión no se realizará por él en Estados Unidos o a, o por cuenta o en beneficio de, una persona de EE.UU., salvo de conformidad con la Regla 144A a un comprador institucional calificado tomando la entrega de las misma en el forma de un derecho en una nota global de Estados Unidos;
- que reconoce que nosotros, los compradores iniciales y otras personas se basarán en la veracidad y exactitud de los reconocimientos, las declaraciones y los acuerdos anteriores y acepta que si cualquiera de los reconocimientos, declaraciones y acuerdos considerados otorgados por su compra de las Notas ya no son correctos, lo notificará inmediatamente a nosotros y a los compradores iniciales; y
- si adquiere las Notas como un fiduciario o agente para una o más cuentas de inversionistas, declara que tiene la única discreción de inversión con respecto a cada cuenta y tiene pleno poder para realizar los reconocimientos, las declaraciones y los acuerdos en nombre de cada cuenta.

### Leyendas

La siguiente es la forma de leyenda restrictiva que aparecerá en la carátula de la nota global conforme a la Regla 144A y que será usada para notificar a los cesionarios de estas restricciones sobre transmisión:

“ESTA NOTA NO HA SIDO REGISTRADA DE CONFORMIDAD CON LA LEY DE VALORES DE ESTADOS UNIDOS DE 1933, INCLUYENDO SUS REFORMAS (LA “LEY DE VALORES”), O CUALESQUIERA LEYES DE VALORES ESTATALES U OTRAS LEYES. EL TENEDOR, AL COMPRAR ESTA NOTA, ACUERDA PARA EL BENEFICIO DEL EMISOR QUE ESTA NOTA O CUALQUIER DERECHO O PARTICIPACIÓN EN LA MISMA PODRÁ SER OFRECIDA, REVENDIDA, PIGNORADA O DE OTRO MODO TRANSMITIDA ÚNICAMENTE (1) AL EMISOR, (2) SIEMPRE QUE ESTA NOTA SEA ELEGIBLE PARA SU REVENTA DE CONFORMIDAD CON LA REGLA 144A BAJO LA LEY DE VALORES (“REGLA 144A”), A UNA PERSONA A QUIEN EL VENDEDOR CONSIDERA RAZONABLEMENTE UN COMPRADOR INSTITUCIONAL CALIFICADO (SEGÚN SE DEFINE EN LA REGLA 144A) DE CONFORMIDAD CON LA REGLA 144A, (3) EN UNA OPERACIÓN EXTRANJERA DE CONFORMIDAD CON LA REGLA 903 O 904 DEL REGLAMENTO S BAJO LA LEY DE VALORES, (4) CONFORME A UNA EXCEPCIÓN DE REGISTRO EN TÉRMINOS DE LA LEY DE VALORES (EN CASO DE ESTAR DISPONIBLE) O (5) DE CONFORMIDAD CON UNA DECLARACIÓN DE REGISTRO EFECTIVA CONFORME A LA LEY DE VALORES, Y EN CADA UNO DE DICHS CASOS DE CONFORMIDAD CON LAS LEYES APLICABLES EN MATERIA DE VALORES DE CUALQUIER ESTADO DE ESTADOS UNIDOS U OTRA JURISDICCIÓN APLICABLE. EL TENEDOR, AL COMPRAR ESTA NOTA, DECLARA Y ACUERDA QUE NOTIFICARÁ AL COMPRADOR DE ESTA NOTA DE LAS RESTRICCIONES DE REVENTA INDICADAS ANTERIORMENTE. SEGÚN SE USA EN EL PRESENTE, LOS TÉRMINOS “OPERACIÓN EXTRANJERA”, “ESTADOS UNIDOS” Y “PERSONA DE EE.UU.” TIENEN LOS SIGNIFICADOS RESPECTIVOS QUE SE LES ASIGNA EN EL REGLAMENTO S CONFORME A LA LEY DE VALORES.

ESTA LEGENDA PODRÁ SER REMOVIDA DE LA NOTA ÚNICAMENTE A ELECCIÓN DEL EMISOR”.

La siguiente es la forma de leyenda restrictiva que aparecerá en la carátula de la nota global conforme al Reglamento S y que será usada para notificar a los cesionarios de estas restricciones sobre transmisión:

“ESTA NOTA NO HA SIDO REGISTRADA DE CONFORMIDAD CON LA LEY DE VALORES DE ESTADOS UNIDOS DE 1933, INCLUYENDO SUS REFORMAS (LA “LEY DE VALORES”), O CUALESQUIERA LEYES DE VALORES ESTATALES U OTRAS LEYES. EL TENEDOR, AL COMPRAR ESTA NOTA, ACUERDA QUE, ANTES DEL VENCIMIENTO DEL PERIODO DE

CUMPLIMIENTO DE DISTRIBUCIÓN DE 40 DÍAS (SEGÚN SE DEFINE EN EL REGLAMENTO S (“REGLAMENTO S”) EN TÉRMINOS DE LA LEY DE VALORES), NI ESTA NOTA NI CUALQUIER DERECHO O PARTICIPACIÓN EN LA MISMA PODRÁ SER OFRECIDO, REVENDIDO, PIGNORADO O DE OTRO MODO TRANSMITIDO DENTRO DE ESTADOS UNIDOS (SEGÚN SE DEFINE EN EL REGLAMENTO S) O A, O PARA CUENTA O BENEFICIO DE, UNA PERSONA DE EE.UU. (SEGÚN SE DEFINE EN EL REGLAMENTO S), EXCEPTO A UN COMPRADOR INSTITUCIONAL CALIFICADO DE CONFORMIDAD CON LA REGLA 144A CONFORME A LA LEY DE VALORES EN UNA OPERACIÓN QUE CUMPLA CON LOS REQUERIMIENTOS DE LOS CONVENIOS DE EMISIÓN AQUÍ MENCIONADOS.

ESTA LEYENDA PODRÁ SER REMOVIDA DE ESTA NOTA DESPUÉS DE 40 DÍAS A PARTIR DE E INCLUYENDO LO QUE RESULTE DESPUÉS ENTRE (A) LA FECHA EN QUE LAS NOTAS SEAN OFRECIDAS A PERSONAS QUE NO SEAN DISTRIBUIDORES (SEGÚN SE DEFINE EN EL REGLAMENTO S EN TÉRMINOS DE LA LEY DE VALORES) Y (B) LA FECHA ORIGINAL DE EMISIÓN DE LAS NOTAS”.

Para una mayor discusión de los requerimientos (incluyendo la presentación de certificados de transmisión) conforme a los Convenios de Emisión para efectuar intercambios o transmisiones de derechos en notas globales y notas certificadas, consulte “Descripción de las Notas”.

### **Otras Jurisdicciones**

La distribución de este prospecto y de la oferta y la venta o reventa de las Notas puede ser restringida por ley en ciertas jurisdicciones. Las personas que estén en posesión de este prospecto están obligadas por nosotros y los compradores iniciales a informarse acerca de y observar dichas restricciones.

## **ASUNTOS LEGALES**

Ciertos asuntos legales en relación con esta oferta internacional serán analizados para el Emisor con respecto a la ley de Nueva York por Cleary Gottlieb Steen & Hamilton LLP y con respecto a la ley mexicana por Jones Day México, S.C. Ciertos asuntos legales en relación con esta oferta internacional serán analizados para los compradores iniciales con respecto a la ley de Nueva York por Paul Hastings LLP y con respecto a la ley mexicana por Galicia Abogados, S.C.

## **AUDITORES INDEPENDIENTES**

Nuestros estados financieros a y para los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, han sido auditados por Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C., Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited, contadores independientes, como se indica en su dictamen que aparece en los mismos.



## **CONSULTOR INDEPENDIENTE DE TRÁFICO DE PASAJEROS**

El Consultor de Tráfico Independiente ha preparado el Reporte de Tráfico Independiente que se incluye como Anexo A de este prospecto. El Reporte de Tráfico Independiente debe ser leído en su totalidad para obtener información completa con respecto a los temas y asuntos tratados en el mismo. Como se ha indicado en el Reporte de Tráfico Independiente, el Consultor de Tráfico Independiente ha hecho una serie de supuestos para llegar a sus conclusiones, las cuales se detallan en el mismo, y ha utilizado las fuentes de información descritas en el mismo. El Consultor de Tráfico Independiente considera que el uso de dicha información y los supuestos es razonable para efectos del Reporte de Tráfico Independiente. El Reporte de Tráfico Independiente se ha incluido en este prospecto, en dependencia de las conclusiones del mismo y basándose en la experiencia del Consultor de Tráfico de Independiente en la preparación de reportes de tráfico para proyectos similares.

## LISTADO E INFORMACIÓN GENERAL

1. Las Notas han sido aceptadas para compensación y liquidación a través de DTC, Euroclear y Clearstream. Los números CUSIP e ISIN de las Notas son los siguientes:

<u>Notas 2026</u>	<u>Notas Globales Restringidas</u>	<u>Notas Globales Conforme al Reglamento S</u>
CUSIP.....	59284M AA2	P6629M AA0
ISIN.....	US59284MAA27	USP6629MAA01

<u>Notas 2046</u>	<u>Notas Globales Restringidas</u>	<u>Notas Globales Conforme al Reglamento S</u>
CUSIP.....	59284M AB0	P6629M AB8
ISIN.....	US59284MAB00	USP6629MAB83

2. Somos un fideicomiso irrevocable de administración y pago creado y existente de conformidad con las leyes de México. Fuimos creados de conformidad con un contrato de fideicomiso irrevocable de administración y pago reexpresado número 80460, fechado el 7 de octubre de 2015. Nuestro fiduciario es Nacional Financiera, S. N. C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria, un banco de desarrollo constituido de conformidad con las leyes de México, con oficinas principales en Insurgentes Sur 1971, Torre IV, Piso 6, Col. Guadalupe Inn, C.P. 01020, Ciudad de México, México.
3. Copias de nuestros Estados Financieros y nuestros estados financieros futuros, y copias de nuestro contrato de fideicomiso irrevocable de administración y pago reexpresado número 80460, así como de los Convenios de Emisión (incluyendo el formato de las Notas), están disponibles, sin costo, en las oficinas del agente de pago principal y otros agentes de pago.
4. Tenemos la intención de solicitar que las Notas sean listadas y cotizadas en la Lista Oficial de la SGX-ST. La SGX-ST no asume responsabilidad por la exactitud de cualquiera de las declaraciones hechas u opiniones expresadas o información contenida en este prospecto de colocación. La aprobación en principio de la SGX-ST, la admisión de las Notas a la Lista Oficial de la SGX-ST y la cotización de las Notas en la SGX-ST no deben tomarse como una indicación de los beneficios de la oferta, el Emisor, los Desarrolladores, a sus respectivas subsidiarias (en su caso), sus respectivas sociedades asociadas (en su caso), sus respectivas coinversiones (en su caso) o las Notas. Las Notas serán operadas en la SGX-ST en un tamaño de lote mínimo de US\$200,000 mientras las Notas estén listadas en la SGX-ST y las reglas de la SGX-ST así lo exijan. Por el tiempo que las Notas estén listadas en SGX-ST y las reglas de SGX-ST así lo exijan, el Emisor designará y mantendrá a un agente de pagos en Singapur, donde las Notas se pueden presentar o entregar para pago o amortización, en caso que la Nota Global sea intercambiada por Notas definitivas. Además, en caso que una Nota Global sea intercambiada por Notas certificadas, un anuncio para dicho intercambio se hará por o en nombre del Emisor a través de SGX-ST, y dicho anuncio deberá incluir toda la información relevante con respecto a la entrega de las Notas certificadas, incluidos los detalles del agente de pago en Singapur, por el tiempo que las Notas estén listadas en SGX-ST y las reglas de SGX-ST así lo exijan.
5. Nosotros notificaremos a la CNBV los términos y condiciones de esta oferta de las Notas fuera de México. Dicha notificación se presentará a la CNBV para cumplir con el artículo 7, párrafo segundo, de la Ley del Mercado de Valores y con fines estadísticos e informativos únicamente. El envío a, y la recepción por parte de la CNBV de dicha notificación no constituye ni implica una certificación en cuanto a la calidad de inversión de las Notas, nuestra solvencia, liquidez o calidad crediticia o exactitud o integridad de la información contenida en este prospecto. Este prospecto es únicamente nuestra responsabilidad y no ha sido revisado ni autorizado por la CNBV.
6. Tenemos todos los permisos, las aprobaciones y las autorizaciones necesarios en relación con la emisión o el rendimiento de las Notas.

7. Excepto como se describe en este prospecto, no ha habido ningún cambio sustancial adverso en nuestra situación financiera y resultados de operación desde el 30 de junio de 2016, la fecha de los últimos estados financieros incluidos en este prospecto.
8. No estamos involucrados en procedimientos judiciales o de arbitraje (incluidos procedimientos pendientes o anunciados) relacionados con reclamaciones o montos que puedan tener o hayan tenido, durante los 12 meses anteriores a la fecha de este prospecto, un efecto adverso en nuestra posición financiera.
9. Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C., Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited ha aceptado la inclusión de sus reportes en este prospecto en la forma y el contexto en el que se incluyen.

## ÍNDICE DE ESTADOS FINANCIEROS

	<u>Página</u>
<b>Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago Número 80460 Reexpresado</b>	
<b>(Nacional Financiera, S. N. C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria)</b>	
<b>Estados Financieros Intermedios Condensados No Auditados al 30 de junio de 2016 y para los periodos de tres y seis meses terminados el 30 de junio de 2016 y 2015</b>	
Estados financieros de posición financiera intermedios condensados al 30 de junio de 2016 (no auditados) y 31 de diciembre de 2015 .....	F-4
Estados financieros de resultados intermedios condensados para los periodos de tres y seis meses terminados el 30 de junio de 2016 y 2015.....	F-5
Estados financieros de cambios en el capital fiduciario intermedios condensados para los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2016 y 2015.....	F-6
Estados financieros de flujos de efectivo intermedios condensados para los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2016 y 2015.....	F-7
Notas a los estados financieros intermedios condensados no auditados.....	F-8
<b>Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago número 80460 Reexpresado</b>	
<b>(Nacional Financiera, S. N. C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria)</b>	
<b>Estados Financieros para los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013</b>	
Informe de los auditores independientes.....	F-14
Estado de posición financiera al el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013 .....	F-16
Estado de resultados para los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013 .....	F-17
Estado de capital fiduciario para los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013.....	F-18
Estado de flujos de efectivo para los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013 .....	F-19
Notas a los estados financieros.....	F-20

**Fideicomiso Irrevocable de  
Administración y Pago Número  
80460 Reexpresado  
(Nacional Financiera, S. N. C.,  
Institución de Banca de  
Desarrollo, Dirección Fiduciaria)**

Estados Financieros Intermedios  
Condensados No Auditados al 30 de  
junio de 2016 y para los Periodos de  
Seis y Tres Meses Terminados el 30 de  
junio de 2016 y 2015, y el Informe de

Revisión de los Auditores  
Independientes del 31 de julio de 2016

**Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago Número 80460**  
**Reexpresado**  
**(Nacional Financiera, S. N. C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria)**

**Estados Financieros Intermedios Condensados No**  
**Auditados al 30 de junio de 2016 y para los**  
**Periodos de Tres y Seis Meses Terminados el 30 de**  
**junio de 2016 y 2015**

<b>Tabla de contenidos</b>	<b>Página</b>
Estados financieros de posición financiera intermedios condensados al 30 de junio de 2016, no auditados y al 31 de diciembre de 2015	F-4
Estados financieros de resultados intermedios condensados para los periodos de tres y seis meses terminados el 30 de junio de 2016 y 2015	F-5
Estados financieros de cambios en el capital fiduciario intermedios condensados para los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2016 y 2015	F-6
Estados de flujos de efectivo intermedios condensados no auditados para los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2016 y 2015	F-7
Notas a los Estados Financieros Intermedios Condensados No Auditados	F-8

## Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago Número 80460 Reexpresado

(Nacional Financiera, S. N. C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria)

### Estados Financieros de Posición Financiera Intermedios Condensados

Al 30 de junio de 2016 (no auditados) y 31 de diciembre de 2015

(En miles de pesos mexicanos)

<b>Activos</b>	Notas	30 de junio de 2016 (no auditados)	31 de diciembre de 2015
Activos circulantes:			
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido	4	\$ 5,638,702	\$ 4,059,673
Cuentas por cobrar de corto plazo	5	<u>6,257,242</u>	<u>6,022,666</u>
Total activos circulantes		11,895,944	10,082,339
Cuentas por cobrar de largo plazo	5	44,874,582	44,346,105
Otras cuentas por cobrar		<u>947</u>	<u>947</u>
Total		<u>\$ 56,771,473</u>	<u>\$ 54,429,391</u>
<b>Pasivos y capital fiduciario</b>			
Pasivos circulantes:			
Cuenta por pagar al Fideicomitente y otras cuentas por cobrar pagar		\$ 4,620,940	\$ 4,561,006
Intereses por pagar	7	<u>65,806</u>	<u>52,958</u>
Total pasivos circulantes		4,686,746	4,613,964
Crédito bancario de largo plazo	7	<u>17,609,123</u>	<u>16,436,925</u>
Total pasivos		<u>22,295,869</u>	<u>21,050,889</u>
Capital fiduciario:			
Aportaciones de capital	8	24,216,019	25,795,632
Utilidades retenidas		<u>10,259,585</u>	<u>7,582,870</u>
Total capital fiduciario		<u>34,475,604</u>	<u>33,378,502</u>
Total		<u>\$ 56,771,473</u>	<u>\$ 54,429,391</u>

Consulte las notas adjunta a los estados financieros intermedios condensados no auditados.

---

Lic. Karina Hernández Angeles  
Subdirector de Negocios Fiduciarios

---

C.P. Genaro Téllez Chávez  
Subdirector de Contabilidad Fiduciaria



## Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago Número 80460 Reexpresado

(Nacional Financiera, S. N. C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria)

### Estados Financieros de Resultados Intermedios Condensados

Para los periodos de tres y seis meses terminados el 30 de junio de 2016 y 2015

(En miles de pesos mexicanos)

Notas	Para los seis meses terminados el 30 de junio de		Para los tres meses terminados el 30 de junio de	
	2016 (no auditados)	2015 (no auditados)	2016 (no auditados)	2015 (no auditados)
Utilidad y ganancias:				
Ingresos por intereses	\$ 594,371	\$ 2,668,386	\$ 290,468	\$ 1,314,863
Otros ingresos por intereses bancarios	90,884	22,254	51,753	13,943
Ganancia cambiaria, neto	6 <u>3,511,136</u>	<u>979,341</u>	<u>3,480,444</u>	<u>450,783</u>
	<u>4,196,391</u>	<u>3,669,981</u>	<u>3,822,665</u>	<u>1,779,589</u>
Costos, gastos y pérdidas:				
Gastos por intereses	247,258	98,944	124,385	68,728
Pérdida cambiaria	1,164,831	268,006	1,167,566	108,201
Gastos de operación	9 <u>107,587</u>	<u>60,293</u>	<u>93,052</u>	<u>19,760</u>
	<u>1,519,676</u>	<u>427,243</u>	<u>1,385,003</u>	<u>196,689</u>
Ganancia para el periodo	<u>\$ 2,676,715</u>	<u>\$ 3,242,738</u>	<u>\$ 2,437,662</u>	<u>\$ 1,582,900</u>

Consulte las notas adjunta a los estados financieros intermedios condensados no auditados.

\_\_\_\_\_  
Lic. Karina Hernández Ángeles  
Subdirector de Negocios Fiduciarios

\_\_\_\_\_  
C.P. Genaro Téllez Chávez  
Subdirector de Contabilidad Fiduciaria

## Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago Número 80460

### Reexpresado

(Nacional Financiera, S. N. C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria)

## Estados Financieros de Cambios en el Capital Fiduciario Intermedios

### Condensados

Para el periodo de seis meses terminados el 30 de junio de 2016 y 2015

(En miles de pesos mexicanos)

	Aportaciones de capital	Utilidades retenidas	Total Capital Contable
Saldo al 1 de enero de 2015	\$ 9,068,469	\$ 1,150,628	\$ 10,219,097
Distribuciones al Fideicomitente	(764,205)	-	(764,205)
Ganancia para el periodo	<u>-</u>	<u>3,242,738</u>	<u>3,242,738</u>
Saldo al 30 de junio de 2015 (No auditados)	<u>\$ 8,304,264</u>	<u>\$ 4,393,366</u>	<u>\$ 12,697,630</u>
Saldo al 1 de enero de 2016	\$ 25,795,632	\$ 7,582,870	\$ 33,378,502
Distribuciones al Fideicomitente	(1,579,613)	-	(1,579,613)
Ganancia para el periodo	<u>-</u>	<u>2,676,715</u>	<u>2,676,715</u>
Saldo al 30 de junio de 2016 (No auditados)	<u>\$ 24,216,019</u>	<u>\$ 10,259,585</u>	<u>\$ 34,475,604</u>

Consulte las notas adjunta a los estados financieros intermedios condensados no auditados.

---

Lic. Karina Hernández Ángeles  
Subdirector de Negocios Fiduciarios

---

C.P. Genaro Téllez Chávez  
Subdirector de Contabilidad Fiduciaria

**Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago Número 80460  
Reexpresado**

**(Nacional Financiera, S. N. C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria)**

**Estados de Flujos de Efectivo Intermedios Condensados No Auditados**

Para el periodo de seis meses terminados el 30 de junio de 2016 y 2015

(En miles de pesos mexicanos)

	Notas	30 de junio de 2016 (no auditados)	30 de junio de 2015 (no auditados)
Flujos de efectivo de actividades de operación			
Derechos de cobro recibidos		\$ 3,855,407	\$ 3,045,229
Gastos de operación pagados		(118,726)	(66,851)
Impuestos e impuestos de retención pagados a nombre del Fideicomitente		<u>(552,042)</u>	<u>(403,116)</u>
Flujos de efectivo netos de actividades de operación		3,184,639	2,575,262
Flujos de efectivo de actividades de inversión			
Intereses recibidos		<u>90,884</u>	<u>22,254</u>
Flujos de neto netos de actividades de inversión		<u>90,884</u>	<u>22,254</u>
Flujos de efectivo de actividades de financiamiento			
Distribuciones al Fideicomitente	8	(1,518,354)	(739,154)
Intereses pagados		<u>(178,140)</u>	<u>(29,505)</u>
Flujos de efectivo netos usados en actividades de financiamiento		<u>(1,696,494)</u>	<u>(768,659)</u>
Aumento neto en efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido		1,579,029	1,828,857
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al inicio del ejercicio		<u>4,059,673</u>	<u>942,113</u>
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al final del ejercicio		<u>\$ 5,638,702</u>	<u>\$ 2,770,970</u>

Consulte las notas adjunta a los estados financieros intermedios condensados no auditados.

\_\_\_\_\_  
Lic. Karina Hernández Ángeles  
Subdirector de Negocios Fiduciarios

\_\_\_\_\_  
C.P. Genaro Téllez Chávez  
Subdirector de Contabilidad Fiduciaria

# Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago Número 80460 Reexpresado

(Nacional Financiera, S. N. C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria)

## Notas a los Estados Financieros Intermedios Condensados No Auditados

Para los periodos de tres y seis meses terminados el 30 de junio de 2016 y 2015

(En miles de pesos mexicanos)

### 1. Base de presentación

Los estados financieros intermedios condensados adjuntos no han sido auditados. Han sido preparados de conformidad con la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 34, “*Información Financiera Intermedia*”. El desempeño financiero para los periodos presentados no son necesariamente indicativos de los resultados de todo el año, lo que puede variar debido a los pasajeros en tránsito.

Los estados financieros intermedios condensados adjuntos no incluyen toda la información requerida en un conjunto completo de estados financieros y por lo tanto debe leerse conjuntamente con los estados financieros anuales de la entidad al y para el año terminado el 31 de diciembre de 2015.

Los Estados Financieros intermedios condensados han sido preparados en base al costo histórico.

### 2. Políticas contables significativas

El Fideicomiso ha aplicado las mismas políticas contables y métodos de valuación en la preparación de estos estados financieros intermedios condensados no auditados que los aplicados en los estados financieros anuales para el año terminado el 31 de diciembre de 2015.

### 3. Estimaciones críticas

La preparación de estos estados financieros intermedios condensados no auditados de acuerdo con la NIC 34 requiere el uso de ciertas estimaciones contables críticas. También requiere que la administración ejerza su juicio en el proceso de aplicar las políticas contables de la entidad. No se han producido cambios significativos en las estimaciones contables críticas o juicios de la administración en comparación con las aplicadas en los estados financieros consolidados auditados de la Entidad al 31 de diciembre de 2015.

### 4. Cambios en equivalentes de efectivo y efectivo restringido

	30 de junio de 2016 (no auditados)	31 de diciembre de 2015
Equivalentes de efectivo (1)	\$ 4,302,934	\$ 2,879,058
Fondos del fideicomiso (efectivo restringido)	<u>1,335,768</u>	<u>1,180,615</u>
	<u>\$ 5,638,702</u>	<u>\$ 4,059,673</u>

(1) El efectivo restringido únicamente se incrementa como resultado de los términos del contrato de crédito, el efectivo restante de los cobros se invierte en equivalentes de efectivo en inversiones de alta liquidez a corto plazo.

## 5. Cuentas por cobrar

Las cuentas por cobrar del AICM son las siguientes:

	30 de junio de 2016 (no auditados)	31 de diciembre de 2015
Saldo al 1 de enero	\$ 50,368,771	\$ 13,758,034
Monto de TUA recibido	(3,323,634)	(6,762,761)
Derechos de cobro de TUA adquiridos <sup>(1)</sup>	-	35,400,660
Ingresos por intereses	594,370	4,321,118
Ganancia (pérdida) cambiaria	<u>3,492,316</u>	<u>3,651,720</u>
Saldo al 31 de diciembre	51,131,824	50,368,771
Saldo de cuentas por cobrar a corto plazo	<u>(6,257,242)</u>	<u>(6,022,666)</u>
Saldo de cuentas por cobrar a largo plazo <sup>(1)</sup>	<u>\$ 44,874,582</u>	<u>\$ 44,346,105</u>

- (1) Las cuentas por cobrar a largo plazo presentadas en el estado de posición financiera combinado no auditado representan el derecho a recibir los cobros de TUA proyectados para los siguientes cinco años, lo que corresponde al término de la deuda a largo plazo emitida por el Fideicomiso. No se obtuvo deuda adicional durante 2016.

No existen saldos vencidos en cualquier período.

## 6. Estados financieros

### Riesgos de administración

La exposición de los instrumentos financieros del Fideicomiso y la estrategia del Fideicomiso para administrarlos no han cambiado desde sus estados financieros al 31 de diciembre de 2015.

La exposición del Fideicomiso al 30 de junio de 2016 y 31 de diciembre de 2015 es la siguiente:

*Al 30 de junio de 2016 y 31 de diciembre de 2015, la posición monetaria cambiaria es la siguiente:*

	30 de junio de 2016 (no auditados)	31 de diciembre de 2015
Dólares de EE.UU.		
Activos monetarios	2,769,181	2,920,149
Pasivos monetarios	<u>(957,233)</u>	<u>(956,007)</u>
Posición de activos monetarios, neto	<u>1,811,948</u>	<u>1,964,142</u>
Equivalente en pesos mexicanos	<u>\$ 33,456,896</u>	<u>\$ 33,878,896</u>

*Los tipos de cambio vigentes del peso mexicano en las fechas del estado de posición financiera y en la fecha de emisión de estos estados financieros fueron los siguientes:*

	31 de julio de 2016	30 de junio de 2016	31 de diciembre de 2015
Dólares de EE.UU.	<u>\$ 18.7837</u>	<u>\$ 18.4646</u>	<u>\$ 17.2487</u>

La posición de activos monetarios, neto, en dólares de EE.UU. y la apreciación de esta moneda dieron como resultado una ganancia cambiaria neta durante.

Valor razonable

La Entidad considera que el valor contable de los activos y pasivos financieros se aproxima a su valor razonable a excepción de los créditos bancarios a tasa de interés variable para los que el valor razonable fue de Ps\$18,004.929 (no auditado) y Ps\$17,833.416, al 30 de junio, 2016, y al 31 de diciembre de 2015, respectivamente. El valor razonable de estos créditos es Nivel 3 en la jerarquía de valor razonable.

El valor razonable de los instrumentos financieros revelados ha sido determinado por el Fideicomiso utilizando la información disponible en los mercados u otras técnicas de valuación consistentes con los utilizados en los estados financieros al 31 de diciembre de 2015. Los supuestos usados se basan en las condiciones de mercado existentes en cada fecha de reporte, y requieren que la administración use su juicio con respecto a la información y otros requisitos de estas técnicas de valuación. Como resultado, los montos estimados presentados no son necesariamente indicativos de las cantidades que el fiduciario podría obtener en un intercambio de mercado actual. El uso de diferentes supuestos y/o métodos de estimación podría tener un efecto significativo en las cantidades estimadas de valor razonable.

Durante el período no hubo transferencias entre la jerarquía de activos y pasivos del Nivel 1, 2 y 3.

**7. Créditos bancarios**

a. Al 31 de diciembre, los créditos bancarios por pagar se integran de la siguiente manera:

	30 de junio de 2016 (no auditados)	31 de diciembre de 2015
Crédito revolvente de largo plazo, incluyendo intereses	\$ 18,534,742	\$ 17,371,305
Costo de emisión	(859,813)	(881,422)
Menos – Intereses por pagar	<u>(65,806)</u>	<u>(52,958)</u>
Total	<u>\$ 17,609,123</u>	<u>\$ 16,436,926</u>

- b. El aumento del saldo corresponde principalmente al efecto de la apreciación del dólar de EE.UU., moneda de estos créditos.
- c. El vencimiento de la porción a largo plazo de este pasivo es el 7 de octubre de 2020 y se puede extender por otros 12 o 24 meses.
- d. El Fideicomiso estaba en cumplimiento con las obligaciones relacionadas al 30 de junio de 2016 y 31 de diciembre de 2015.

**8. Capital fiduciario**

Las distribuciones al fideicomitente durante 2015 y 2016 para \$764,205 y \$1,579,613, respectivamente, incluye una ganancia cambiaria de \$25,051 y \$61,259, respectivamente.

## 9. Gastos de operación

Los gastos de operación son los siguientes:

	Para los seis meses terminados el 30 de junio de		Para los tres meses terminados el 30 de junio de	
	2016	2015	2016	2015
	(no auditados)	(no auditados)	(no auditados)	(no auditados)
Honorarios		20,095		
Otros impuestos	\$ 38,979	7,319	\$ 34,634	\$ 5,168
Comisiones	22,583		12,393	3,632
	<u>46,025</u>	<u>32,879</u>	<u>46,025</u>	<u>10,960</u>
(1)	<u>\$ 107,587</u>	<u>\$ 60,293</u>	<u>\$ 93,052</u>	<u>\$ 19,760</u>

- (1) El aumento en el período en comparación con diciembre de 2015, corresponde principalmente al pago de comisiones de compromiso e impuestos de retención para el pago de intereses a los bancos residentes en el exterior. La cantidad de comisiones de compromiso tuvo un aumento de \$1,300 a junio de 2016, y la cantidad de impuestos de retención para los pagos de intereses a los bancos residentes en el exterior tuvo un incremento de \$700 a junio de 2016.

## 10. Autorización de emisión de los estados financieros intermedios condensados no auditados

Los estados financieros intermedios condensados no auditados y sus notas fueron autorizados para emisión el 31 de julio de 2016, por Karina Hernández Ángeles, Subdirector de Negocios Fiduciarios de Nacional Financiera S.N.C., I.B.D., Dirección Fiduciaria, y Genaro Téllez Chávez, Subdirector de Contabilidad Fiduciaria de Nacional Financiera S.N.C., I.B.D., Dirección de Contabilidad y Presupuesto; en consecuencia, no reflejan los eventos que ocurrieron después de esa fecha.

\_\_\_\_\_  
Lic. Karina Hernández Ángeles  
Subdirector de Negocios Fiduciarios

\_\_\_\_\_  
C.P. Genaro Téllez Chávez  
Subdirector de Contabilidad Fiduciaria

\* \* \* \* \*

**Fideicomiso Irrevocable de  
Administración y Pago número  
80460 Reexpresado  
(Nacional Financiera, S. N. C.,  
Institución de Banca de  
Desarrollo, Dirección Fiduciaria)**

Estados Financieros para los años  
terminados el 31 de diciembre de 2015,  
2014 y 2013 e Informe de los auditores



independientes del 31 de mayo de 2016

**Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago número 80460**  
**Reexpresado**  
(Nacional Financiera, S. N. C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria)

**Informe de los Auditores Independientes y Estados  
Financieros para 2015, 2014 y 2013**

<b>Índice</b>	<b>Página</b>
Informe de Auditores	F-14
Estados de Posición Financiera	F-16
Estados de Resultados	F-17
Estados de Cambios en el Capital Fiduciario	F-18
Estados de Flujos de Efectivo	F-19
Notas a los Estados Financieros	F-20

Espacio intencionalmente en blanco para el informe del auditor

Espacio intencionalmente en blanco para el informe del auditor

**Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago número 80460  
Reexpresado (Nacional Financiera, S. N. C., Institución de Banca de  
Desarrollo, Dirección Fiduciaria)**

**Estados de Posición Financiera**

Al 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013

(En miles de pesos mexicanos)

<b>Activos</b>	<b>Notas</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Activos circulantes:				
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido	5	\$ 4,059,673	\$ 942,113	\$ 648,922
Cuentas por cobrar de corto plazo	8	<u>6,022,666</u>	<u>864,593</u>	<u>3,515,905</u>
Total activos circulantes		10,082,339	1,806,706	4,164,827
Cuentas por cobrar de largo plazo	8	44,346,105	13,758,034	-
Otras cuentas por cobrar		<u>947</u>	<u>947</u>	<u>4,916</u>
Total		<u>\$ 54,429,391</u>	<u>\$ 15,565,687</u>	<u>\$ 4,169,743</u>
<b>Pasivos y capital fiduciario</b>				
Pasivos circulantes:				
Cuenta por pagar al Fideicomitente y otras cuentas por cobrar pagar		\$ 4,561,006	\$ 1,230,739	\$ 552,927
Porción de corto plazo del crédito bancario de largo plazo	9	<u>52,958</u>	<u>83,658</u>	<u>1,601,118</u>
Total pasivos circulantes		4,613,964	1,314,397	2,154,045
Crédito bancario de largo plazo	9	16,436,925	4,032,193	-
Instrumentos financieros derivados	7	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>105,041</u>
Total pasivos		<u>21,050,889</u>	<u>5,346,590</u>	<u>2,259,086</u>
Capital fiduciario:				
Aportaciones de capital	12	25,795,632	9,068,469	1,897,461
Utilidades retenidas		<u>7,582,870</u>	<u>1,150,628</u>	<u>13,196</u>
Total capital fiduciario		<u>33,378,502</u>	<u>10,219,097</u>	<u>1,910,657</u>
Total		<u>\$ 54,429,391</u>	<u>\$ 15,565,687</u>	<u>\$ 4,169,743</u>

Consulte las notas adjuntas a los estados financieros.

\_\_\_\_\_  
Lic. Karina Hernández Ángeles  
Subdirector de Negocios Fiduciarios Privados

\_\_\_\_\_  
C.P. Genaro Téllez Chávez  
Subdirector de Contabilidad Fiduciaria

**Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago número 80460  
Reexpresado (Nacional Financiera, S. N. C., Institución de Banca de  
Desarrollo, Dirección Fiduciaria)**

**Estados de Resultados**

Para los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013

(En miles de pesos mexicanos)

	Notas	2015	2014	2013
Utilidad y ganancias:				
Ingresos por intereses		\$ 4,231,118	\$ 1,215,839	\$ 1,154,808
Otros ingresos por intereses bancarios		68,123	8,338	7,710
Ganancia cambiaria		3,651,720	-	6,560
Ganancia en valor razonable de instrumentos financieros		-	6,067	4,882
Ganancia en extinción de deuda		-	74,463	-
		<u>8,040,961</u>	<u>1,304,707</u>	<u>1,173,960</u>
Costos, gastos y pérdidas:				
Gastos por intereses		326,055	120,369	119,744
Pérdida cambiaria		1,144,820	21,157	-
Gastos de operación	11	<u>137,844</u>	<u>12,553</u>	<u>5,956</u>
		<u>1,608,719</u>	<u>154,079</u>	<u>125,700</u>
Ganancia del ejercicio		<u>\$ 6,432,242</u>	<u>\$ 1,150,628</u>	<u>\$ 1,048,260</u>

Consulte las notas adjuntas a los estados financieros.

\_\_\_\_\_  
Lic. Karina Hernández Ángeles  
Subdirector de Negocios Fiduciarios Privados

\_\_\_\_\_  
C.P. Genaro Téllez Chávez  
Subdirector de Contabilidad Fiduciaria

**Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago número 80460  
Reexpresado (Nacional Financiera, S. N. C., Institución de Banca de  
Desarrollo, Dirección Fiduciaria)**

**Estado de Capital Fiduciario**

Para los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013  
(En miles de pesos mexicanos)

	Aportaciones de capital	Utilidades retenidas	Total Capital Contable
Saldo al 1 de enero de 2013	\$ 2,721,091	\$ (1,035,064)	\$ 1,686,027
Ganancia del ejercicio	-	1,048,260	1,048,260
Distribuciones al Fideicomitente	<u>(823,630)</u>	<u>-</u>	<u>(823,630)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2013	1,897,461	13,196	1,910,657
Distribuciones al Fideicomitente	(1,897,456)	(13,196)	(1,910,652)
Ganancia del ejercicio	-	1,150,628	1,150,628
Aportaciones al Fideicomiso	<u>9,068,464</u>	<u>-</u>	<u>9,068,464</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2014	9,068,469	1,150,628	10,219,097
Distribuciones al Fideicomitente	(11,199,536)	-	(11,199,536)
Ganancia del ejercicio	-	6,432,242	6,432,242
Aportaciones al Fideicomiso	<u>27,926,699</u>	<u>-</u>	<u>27,926,699</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2015	<u>\$ 25,795,632</u>	<u>\$ 7,582,870</u>	<u>\$ 33,378,502</u>

Consulte las notas adjuntas a los estados financieros.

\_\_\_\_\_  
Lic. Karina Hernández Ángeles  
Subdirector de Negocios Fiduciarios Privados

\_\_\_\_\_  
C.P. Genaro Téllez Chávez  
Subdirector de Contabilidad Fiduciaria

**Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago número 80460**  
**Reexpresado**  
**(Nacional Financiera, S. N. C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria)**

**Estados de Flujos de Efectivo**

Para los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013

(En miles de pesos mexicanos)

	2015	2014	2013
Flujos de efectivo de actividades de operación			
Derechos de cobro recibidos	\$ 6,762,761	\$ 4,833,220	\$ 3,153,065
Gastos de operación pagados	(724,597)	(3,649)	(3,725)
Impuestos e impuestos de retención pagados a nombre del Fideicomitente	<u>(915,682)</u>	<u>(630,578)</u>	<u>(432,491)</u>
Flujos de efectivo netos de actividades de operación	5,122,482	4,198,993	2,716,849
Flujos de efectivo de actividades de inversión			
Intereses recibidos	<u>68,123</u>	<u>8,338</u>	<u>7,710</u>
Flujos de neto netos de actividades de inversión	<u>68,123</u>	<u>8,338</u>	<u>7,710</u>
Flujos de efectivo de actividades de financiamiento			
Distribuciones al Fideicomitente	(13,201,801)	(5,711,600)	(1,898,010)
Producto de créditos bancarios	11,223,082	4,006,420	-
Pago de instrumentos financieros	-	(116,970)	(104,307)
Pago de garantías	-	(12,166)	(20,675)
Intereses pagados	(94,326)	(15,734)	(30,028)
Amortizaciones de crédito	<u>-</u>	<u>(2,064,090)</u>	<u>(734,237)</u>
Flujos de efectivo netos usados en actividades de financiamiento	<u>(2,073,045)</u>	<u>(3,914,140)</u>	<u>(2,787,257)</u>
Aumento (disminución) neto en efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido	3,117,560	293,191	(62,698)
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al inicio del ejercicio	<u>942,113</u>	<u>648,922</u>	<u>711,620</u>
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al final del ejercicio	<u>\$ 4,059,673</u>	<u>\$ 942,113</u>	<u>\$ 648,922</u>

Consulte las notas adjuntas a los estados financieros.

Lic. Karina Hernández Ángeles  
Subdirector de Negocios Fiduciarios Privados

C.P. Genaro Téllez Chávez  
Subdirector de Contabilidad Fiduciaria



**Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago número 80460  
Reexpresado  
(Nacional Financiera, S. N. C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección  
Fiduciaria)**

**Notas a los Estados Financieros**

**Para los años terminados el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013  
(En miles de pesos mexicanos)**

**11. Naturaleza del fideicomiso, características más importantes y eventos significativos**

**a) Creación del Fideicomiso**

El Fideicomiso Irrevocable de Administración y Pago número 80460 Reexpresado (el Fideicomiso) fue creado de conformidad con el fideicomiso irrevocable de administración y pago número 80460, fechado el 26 de agosto de 2005, por y entre *inter alia* Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa, como fideicomitente, Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria, únicamente en su calidad de fiduciario (Fiduciario o NAFIN), los acreditantes inicial conforme al Contrato de Crédito descrito más adelante, como fideicomisarios en primer lugar, NAFIN y Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (BANOBRAS), como fideicomisarios en segundo lugar, y Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., como fideicomisario en tercer lugar (Desarrollador Existente).

El Fideicomiso no tiene personal propio; el Fiduciario es responsable de todos los servicios de administración, gestión y control de sus operaciones.

El Fideicomiso es un fideicomiso de objeto especial formado de conformidad con las leyes de México. El objeto actual del Fideicomiso es la compra y tenencia de derechos de cobro de cargos de pasajeros del Aeropuerto Internacional Benito Juárez ubicado en la Ciudad de México (Aeropuerto Existente) y, a partir del inicio de sus operaciones comerciales, el nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (el Nuevo Aeropuerto). El Desarrollador Existente y Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (Nuevo Desarrollador) vendió estos derechos de cobro al Fideicomiso, junto con otros bienes y activos relacionados, a cambio del derecho a recibir los recursos de cualquier financiamiento que sea contratado por el Fideicomiso. El Desarrollador Existente y el Nuevo Desarrollador usarán los recursos de dicha venta para fundear parcialmente el diseño, la construcción y el desarrollo del Nuevo Aeropuerto. El Fideicomiso tiene prohibido participar en actividades salvo por operaciones de financiamiento y otras operaciones relacionadas con el propósito descrito anteriormente.

**Financiamiento de la Terminal 2**

En 2005, el Fideicomiso celebró una serie de operaciones mediante las cuales adquirió del Desarrollador Existente los derechos de cobro de los cargos de pasajeros de la Terminal 1 y, a partir del inicio de sus operaciones comerciales, la Terminal 2 del Aeropuerto Existente, junto con otros bienes y activos relacionados, a cambio del derecho a recibir los recursos de un financiamiento contratado por el Fiduciario (Financiamiento T2). El Desarrollador Existente usó los recursos de dicha venta para financiar parcialmente el diseño, la construcción y el desarrollo de la Terminal 2 del Aeropuerto Existente. El Financiamiento T2 fue pagado en su totalidad en octubre de 2014, y los derechos de cobro de los cobros de pasajeros de la Terminal 1 y la Terminal 2 del Aeropuerto Existente se revirtieron en favor del Desarrollador Existente. El Fideicomiso celebró los siguientes

contratos en relación con el Financiamiento T2:

i. **El Convenio de Cesión de Cargos de Pasajeros de 2005**

El 24 de agosto de 2005, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) autorizó al Desarrollador Existente el ceder al Fideicomiso los derechos de cobro de los cargos de pasajeros de la Terminal 1 del Aeropuerto Existente y algunos derechos de indemnización y los derechos sobre algunos seguros y fianzas (conjuntamente, los “Derechos”), a través de la celebración del Convenio de Cesión de Cargos de Pasajeros de 2005. El 26 de agosto de 2005, el Convenio de Cesión de Cargos de Pasajeros de 2005 fue celebrado y el Desarrollador Existente transmitió los Derechos al Fideicomiso.

El Fiduciario pagó al Desarrollador Existente una cantidad igual a los recursos recibidos por el Fiduciario del Contrato de Crédito de 2005 (como se define más adelante), *menos* los gastos y costos incurridos y las reservas creadas.

ii. **Contrato de Crédito de 2005**

El 26 de agosto de 2005, el Fideicomiso celebró un contrato de crédito con, *inter alia*, Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa; BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer (Sucursal de Gran Caimán); Citibank N.A. y HSBC México, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero HSBC, en su calidad de acreditantes (los “Acreditantes de 2005”), por el monto de US\$400 millones (el “Contrato de Crédito de 2005”), cuyos recursos fueron usados para fondear la adquisición de los Derechos del Desarrollador Existente.

iii. **Contrato de Fideicomiso de los Acreditantes de 2005**

El 26 de agosto de 2005, el Fideicomiso, en su calidad de fideicomitente, celebró el Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Administración número F/524 con GE Capital Bank, S.A., Institución de Banca Múltiple, GE Capital Grupo Financiero, División Fiduciaria (GE Capital), como fiduciario, y un convenio de cesión relacionado, de conformidad con los cuales el Fideicomiso, en su calidad de fideicomitente, transmitió a GE CAPITAL, como fiduciario, los montos derivados de ciertos derechos de indemnización y garantías otorgadas por Nafin y Banobras con respecto a las obligaciones del Fideicomiso de conformidad con el Contrato de Crédito de 2005.

iv. **Contratos de Cobertura de 2005**

El 26 de agosto de 2005, el Fideicomiso celebró tres contratos de cobertura de tasa de interés con BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer; Banco Nacional de México, S.A., Integrante del Grupo Financiero BANAMEX, y HSBC México, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero HSBC, (conjuntamente los, “Proveedores de Cobertura de 2005”). Los contratos de cobertura de tasa de interés fueron celebrados con cada uno de los Proveedores de Cobertura de 2005 para cubrir el monto de principal total insoluto del Contrato de Crédito de 2005.

La Nota 7 presenta más información acerca de estos instrumentos.

v. **Contrato de Prenda de 2005**

El 26 de agosto de 2005, el Fideicomiso celebró un Contrato de Prenda con Banco Nacional de México, S.A., Integrante del Grupo Financiero BANAMEX (“Banamex”), de conformidad con el cual creó un gravamen sobre los siguientes activos para el beneficio de algunas partes garantizadas, incluyendo los Acreditantes de 2005 y los Proveedores de Cobertura de 2005, para garantizar el pago y cumplimiento puntuales de sus obligaciones de conformidad con el Contrato de Crédito de 2005 y los Contratos de Cobertura de 2005:

(i) los derechos de cobro de cargos de pasajeros de la Terminal 1 y, a partir del inicio de sus operaciones comerciales, la Terminal 2 del Aeropuerto Existente;

(ii) los Derechos; y

(iii) cualquier otro derecho nuevo o adicional que pueda ser adquirido o propio en el futuro de conformidad con el Fideicomiso.

vi. **Garantías de 2005**

El 26 de agosto de 2005, NAFIN y BANOBRAS, como garantes, celebraron garantías con respecto a las obligaciones del Fideicomiso conforme al Contrato de Crédito de 2005. De conformidad con estas garantías, cada uno de NAFIN y BANOBRAS irrevocable e incondicionalmente garantiza el pago y cumplimiento puntuales del 50% de las obligaciones del Fideicomiso de conformidad con el Contrato de Crédito de 2005. El límite de las garantías disminuyó en la misma proporción a medida que los montos insolutos del Contrato de Crédito de 2005 fueron pagados.

Las garantías consistían en la obligación de NAFIN y BANOBRAS de pagar al Fideicomiso, los montos necesarios para hacer frente a las siguientes deficiencias de flujos de efectivo:

(1) los cargos de pasajeros pagados por los pasajeros fueron menos de US\$7 por pasajero, y

(2) los fondos depositados con el Fideicomiso fueron menores al monto total de principal, intereses y otros montos pagaderos por el Fideicomiso de conformidad con el Contrato de Crédito de 2005 y los Contratos de Cobertura de 2005 de forma trimestral.

El Fideicomiso pagó a NAFIN y BANOBRAS, como comisión por la vigencia efectiva de las garantías, un monto igual al 0.75% (cero punto setenta y cinco por ciento) anual, del 50% de los montos insolutos en el Contrato de Crédito de 2005.

b) **Primera Modificación al Fideicomiso**

El 29 de septiembre de 2006, el Contrato de Crédito de 2005 fue modificado (el “Contrato de Crédito de 2005 Modificado”) para aumentar el monto disponible por US \$108.5 millones (Porción B) para que, junto con los US\$400 millones originales (Porción A), el monto total insoluto del Contrato de Crédito de 2005 sea en total de US\$508.5 millones.

Como resultado de lo anterior, el 29 de septiembre de 2006, el Primer Convenio Modificatorio al Fideicomiso fue celebrado para reflejar los ajustes realizados al Contrato de Crédito de 2005. El Fideicomiso celebró los siguientes contratos en relación con dicho convenio modificatorio:

i. **Convenio de Cesión de Cargos de Pasajeros de 2005 Modificado**

El monto total de la contraprestación aumentó en el monto de la Porción B de conformidad con el Contrato de Crédito de 2005 Modificado, *menos* honorarios y costos incurridos y reservas creadas.

ii. **Contrato de Fideicomiso de los Acreditantes de 2005 Modificado**

El Contrato de Fideicomiso de los Acreditantes de 2005 fue modificado para incluir la Porción B de conformidad con el Contrato de Crédito de 2005 Modificado.

iii. **Contratos de Cobertura de 2005 Modificados**

El Fideicomiso celebró nuevos contratos de cobertura de tasa de interés, bajo los mismos términos y condiciones de los Contratos de Cobertura de 2005 con los Proveedores de Cobertura de 2005 (los “Contratos de Cobertura de 2005 Modificados”).

Un tercio de la Porción B del Contrato de Crédito de 2005 Modificado fue cubierto por cada uno de los Proveedores de Cobertura de 2005, que, sumado a la cobertura inicial de la Porción A conforme al Contrato de Crédito de 2005, los Contratos de Cobertura de 2005 Modificados cubren el monto de principal total insoluto conforme al Contrato de Crédito de 2005 Modificado.

La Nota 7 presenta más información acerca de estos instrumentos.

iv. **Contrato de Prenda Modificado**

El Contrato de Prenda de 2005 fue modificado para incluir la Porción B de conformidad con el Contrato de Crédito de 2005 Modificado.

v. **Garantías de 2005 Modificadas**

Las Garantías de 2005 por NAFIN y BANOBRAS fueron modificadas para incluir la Porción B conforme al Contrato de Crédito de 2005 Modificado, modificando el monto garantizado conforme a cada garantía por US\$254.25 millones cada una.

Las tarifas de los cargos de pasajeros pagadas por pasajeros en la Terminal 1 del Aeropuerto Existente fueron modificadas el 29 de septiembre de 2006 a US\$8.33 por pasajero, y NAFIN y BANOBRAS garantizaron pagos al Fideicomiso si:

- (1) los cargos de pasajeros pagados por los pasajeros fueron menores a US\$8.33 por pasajero, y
- (2) los fondos depositados con el Fideicomiso fueron menores al monto total de principal, intereses y otros montos pagaderos por el Fideicomiso de conformidad con el Contrato de Crédito de 2005 Modificado y los Contratos de Cobertura de 2005 Modificados de forma trimestral.

El Fideicomiso pagó a NAFIN y BANOBRAS, como comisión por la vigencia efectiva de las garantías, un monto igual al 0.75% (cero punto setenta y cinco por ciento) anual, del 50% de los montos insolutos en el Contrato de Crédito de 2005 Modificado.

Al 31 de diciembre de 2013, no se requirió la ejecución de la garantía, ya que los flujos de efectivo derivados del cobro de los cargos de pasajeros fueron suficientes para cumplir con las obligaciones de pago del Fideicomiso de conformidad con el Contrato de Crédito de 2005

Modificado.

**c) Segunda Modificación y Reexpresión al Fideicomiso**

Debido a la demanda actual y futura de servicios aeroportuarios en el área metropolitana de la Ciudad de México, el Gobierno Federal analizó las distintas opciones para ampliar la infraestructura actual del aeropuerto en la región. En este sentido, la SCT, a través del Nuevo Desarrollador, está llevando a cabo la construcción y el desarrollo del Nuevo Aeropuerto.

Para permitir al Gobierno Federal el construir y desarrollar el Nuevo Aeropuerto, se ha estructurado un esquema de fondeo con base en la cesión definitiva por el Desarrollador Existente de los derechos de cobro de cargos de pasajeros del Aeropuerto Existente y, a partir del inicio de sus operaciones comerciales, del Nuevo Aeropuerto al Fideicomiso.

A ese respecto, a través de una resolución adoptada por el Consejo de Administración del Desarrollador Existente del 15 de agosto de 2014, los Consejeros acordaron (i) instruir al Fideicomiso el pagar, por adelantado, todos los montos insolutos conforme al Contrato de Crédito de 2005 Modificado, usando una porción de los recursos de un nuevo contrato de crédito (el “Contrato de Crédito de 2014”), de forma tal que después de dicho pago, los derechos de cobro que son propiedad del Fideicomiso se revertirían al Desarrollador Existente, (ii) autorizar al Desarrollador Existente a volver a aportar al Fideicomiso los derechos de cobro de cargos de pasajeros del Aeropuerto Existente y algunos derechos de indemnización y derechos sobre seguros y fianzas, a través de la celebración de un convenio de cesión (el “Convenio de Cesión de Cargos de Pasajeros del Aeropuerto Existente de 2014”), autorizado por la SCT a través del oficio número 4.056/2014, fechado el 23 de octubre de 2014.

Adicionalmente, en una resolución adoptada por el Consejo de Administración del Nuevo Desarrollador el 3 de octubre de 2014, el Nuevo Desarrollador fue autorizado a aportar al Fideicomiso los derechos de cobro de cargos de pasajeros del Nuevo Aeropuerto, a partir del inicio de sus operaciones comerciales, algunos derechos de indemnización y derechos sobre seguros y fianzas, a través de la celebración de un convenio de cesión (el “Convenio de Cesión de Cargos de Pasajeros del Nuevo Aeropuerto de 2014” y, conjuntamente con el “Convenio de Cesión de Cargos de Pasajeros del Aeropuerto Existente de 2014, los “Convenios de Cesión de Cargos de Pasajeros de 2014”), autorizado por la SCT a través del oficio número 4.057/2014, fechado el 23 de octubre de 2014.

Con el fin de fondar el precio de compra conforme a los Convenios de Cesión de Cargos de Pasajeros de 2014, el 29 de octubre de 2014, el Fideicomiso celebró un Contrato de Crédito por hasta US\$1.0 mil millones (el “Contrato de Crédito de 2014”).

Con los recursos del Contrato de Crédito de 2014, el Desarrollador Existente instruyó al Fideicomiso a realizar pagos por adelantado del saldo insoluto del Contrato de Crédito de 2005 Modificado, incluyendo la firma y celebración de la documentación necesaria para ello.

De conformidad con los eventos antes mencionados, las obligaciones celebradas por Nacional Financiera, S.N.C., como el Fiduciario del Fideicomiso fueron pagadas en su totalidad y el Fiduciario fue reexpresado para cambiar sus fines fiduciarios a los fines que tiene actualmente de comprar y detentar los derechos de cobro de cargos de pasajeros del Aeropuerto Existente y, a partir del inicio de sus operaciones comerciales, el Nuevo Aeropuerto.

El monto total insoluto conforme al Contrato de Crédito de 2005 Modificado el 29 de octubre de 2014 fue el siguiente:

	Monto en miles de dólares de EE.UU.	T.C.(1)	Monto en miles en pesos mexicanos
Principal	97,462	13.5701	\$ 1,322,569
Intereses	214	13.5701	2,904
Compensación por prepago	7	13.5701	95
Total	<u>97,683</u>		<u>\$ 1,325,568</u>

- (1) El tipo de cambio utilizado para liquidar obligaciones el 29 de octubre de 2014 fue el publicado por Banco de México el 28 de octubre de 2014.

Como resultado del prepago, se celebraron los siguientes documentos:

**i. Convenios de Cesión de Cargos de Pasajeros de 2014:**

- A partir de la amortización de los montos insolutos conforme al Contrato de Crédito de 2005 Modificado, el Convenio de Cesión de Cargos de Pasajeros de 2005 Modificado fue terminado.
- El 29 de octubre de 2014, los Convenios de Cesión de Cargos de Pasajeros de 2014 fueron celebrados por el Desarrollador Existente y el Nuevo Desarrollador de conformidad con los cuales cedieron y transmitieron al Fideicomiso (i) los derechos de cobro de cargos de pasajeros del Aeropuerto Existente y del Nuevo Aeropuerto; y (ii) algunos derechos de indemnización y derecho sobre ciertos seguros y fianzas (los “Derechos de 2014”).

El Fideicomiso tiene la obligación de pagar a los Desarrolladores a plazos un monto igual a los recursos recibidos por el Fideicomiso del Contrato de Crédito de 2014, *menos* las comisiones y los costos y las reservas creadas.

**ii. Contrato de Crédito de 2014**

El 29 de octubre de 2014, el Fideicomiso celebró el Contrato de Crédito de 2014 con, *inter alia*, Banco Inbursa, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa; BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer, actuando a través de su Texax Agency, Banco Nacional de México, S.A., Integrante del Grupo Financiero Banamex y HSBC Bank USA, National Association, en su calidad de acreditantes (los “Acreditantes de 2014”), por un monto de US\$1.0 mil millones, cuyos recursos fueron usados para amortizar, anticipadamente todos los montos insolutos de conformidad con el Contrato de Crédito de 2005 Modificado y para fondar la adquisición de los Derechos de 2014 de los Desarrolladores.

**iii. Contrato de Fideicomiso de los Acreditantes de 2005**

El Contrato de Fideicomiso de los Acreditantes de 2005 fue terminado.

**iv. Contrato de Fideicomiso Irrevocable de Garantía, Administración y Fuente de Pago No. 2172**

El 29 de octubre de 2014, el Fideicomiso, en su calidad de fideicomitente, celebró un Fideicomiso Irrevocable de Garantía, Administración y Fuente de Pago No. 2172

(“Fideicomiso de Garantía de 2014”) con Banco Invex, S.A., Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero (Invex), como fiduciario, los Acreditantes de 2014, como fideicomisarios en primer lugar, de conformidad con el cual el Fideicomiso, en su calidad de fideicomitente, transfirió a Invex, como fiduciario, los Derechos de 2014 para garantizar y crear un mecanismo para pagar el principal y los intereses, gastos, honorarios, gastos de abogados y otros montos que debe pagar el Fideicomiso de conformidad con el Contrato de Crédito de 2014.

v. **Contratos de Cobertura de 2005**

El 29 de octubre de 2014, los Contratos de Cobertura de 2005 fueron terminados y liquidados.

vi. **Contrato de Prenda de 2005**

El 29 de octubre de 2014, el Contrato de Prenda de 2005 fue terminado.

vii. **Garantías de 2005**

El 29 de octubre de 2014, las Garantías de 2005 fueron terminadas.

Al 29 de octubre de 2014, no se necesitó la ejecución de las garantías, ya que los flujos de efectivo derivados del cobro de los cargos de pasajeros eran suficientes para cumplir con las obligaciones de pago del Fideicomiso de conformidad con el Contrato de Crédito de 2005 Modificado.

d) **Tercera Modificación y Reexpresión al Fideicomiso**

El 7 de octubre de 2015 se celebró el Tercer Convenio Modificatorio al Fideicomiso.

El objetivo principal de esta modificación fue la incorporación de la opción de emitir deuda a través del Fideicomiso, ya sea privada o pública, en los mercados locales o mercados internacionales, como fuente de financiamiento.

**Contrato de Crédito Revolvente Modificado y Reexpresado**

El 7 de octubre de 2015, el Fideicomiso modificó y reexpresó el Contrato de Crédito de 2014 con, *inter alia*, Banco Nacional de México, S.A., Integrante del Grupo Financiero Banamex, HSBC Bank USA, National Association y JPMorgan Chase Bank, N.A., en su calidad de acreditantes (los “Acreditantes de 2015”), para aumentar el monto disponible a US\$3.0 mil millones (el “Contrato de Crédito Revolvente Reexpresado”). Los recursos del Contrato de Crédito Revolvente Reexpresado fueron usados para continuar fondeando la adquisición de los Derechos de 2014 de los Desarrolladores. (consulte la Nota 9).

El 7 de octubre de 2015, los Convenios de Cesión de Cargos de Pasajeros de 2014 y el Fideicomiso de Garantía de 2014, también fueron modificados en línea con las modificaciones reflejadas en el Contrato de Crédito Revolvente Reexpresado.

## 12. Aplicación de Normas Internacionales de Información Financiera nuevas y modificadas

### a. *NIIF nuevas y modificadas emitidas pero aún no vigentes*

El Fideicomiso no ha aplicado las siguientes NIIF nuevas y modificadas que han sido emitidas pero que aún no están vigentes:

NIIF 9	Instrumentos Financieros <sup>1</sup>
NIIF 15	Ingresos de Contratos con Clientes <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Vigentes para períodos anuales que comienzan en o después de 1 de enero de 2018, permitiéndose la aplicación temprana.

A la fecha de emisión de estos estados financieros, la adopción de estas mejoras no tuvo un efecto significativo en la información financiera de la Administración del Fideicomiso.

## 13. Políticas contables significativas

### a. *Traducción al inglés*

Los estados financieros adjuntos han sido traducidos del español al inglés para su uso principalmente fuera de México. Ciertas prácticas contables aplicadas por el Fideicomiso que cumplen con las NIIF pueden no ajustarse a los principios de contabilidad generalmente aceptados en el país de uso.

### b. *Estado de cumplimiento*

Los estados financieros han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el Consejo de Normas Internacionales Contabilidad (“IASB”).

### c. *Base de presentación*

Los estados financieros han sido preparados sobre la base del costo histórico con excepción de ciertos instrumentos financieros que son medidos a valor razonable al final de cada período de reporte, como se explica en las políticas de contabilidad siguientes.

#### i. Costo histórico

El costo histórico generalmente se basa en el valor razonable de la contraprestación entregada a cambio de bienes y servicios.

#### ii. Valor razonable

El valor razonable es el precio que se recibiría por vender un activo o pagado por transmitir un pasivo en una operación ordenada entre participantes del mercado en la fecha de medición, independientemente de si ese precio es directamente observable o estimado utilizando otra técnica de valuación. Al estimar el valor razonable de un activo o pasivo, el Fideicomiso toma en cuenta las características del activo o pasivo si los participantes del mercado tuvieran esas características al momento de fijar el precio del activo o pasivo en la fecha de medición.

### d. *Instrumentos financieros*



Los activos financieros y pasivos financieros son reconocidos cuando el Fideicomiso se convierte en una parte de las disposiciones contractuales de los instrumentos.

Los activos financieros y pasivos financieros se valoran inicialmente por su valor razonable. Los costos de operación que son directamente atribuibles a la adquisición o emisión de activos financieros y pasivos financieros (distintos de los activos y pasivos financieros a valor razonable con cambios en resultados) se añaden o deducen del valor razonable de los activos financieros o pasivos financieros, en su caso, en el reconocimiento inicial. Los costos de operación directamente atribuibles a la adquisición de activos financieros o pasivos financieros a valor razonable con cambios en resultados se reconocen inmediatamente en el resultado del ejercicio.

e. ***Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido***

Efectivo y equivalentes de efectivo consiste principalmente en depósitos bancarios en cuentas de cheques e inversiones a corto plazo que a) son de alta liquidez, fácilmente convertibles en efectivo, b) vencen dentro de los tres meses siguientes a la fecha de adquisición y c) están sujetos a bajo riesgo de cambios materiales en valor. El efectivo se presenta nominal. Equivalentes de efectivo se compone principalmente de inversiones a corto plazo. El efectivo restringido comprende principalmente reservas para el servicio de la deuda.

f. ***Activos financieros***

Los activos financieros se clasifican en las siguientes categorías específicas: activos financieros a valor razonable con cambios en resultados (“FVTPL”), inversiones mantenidas hasta el vencimiento, activos financieros disponibles para la venta (AFS) y los créditos y cuentas por cobrar. La clasificación depende de la naturaleza y el propósito de los activos financieros y se determina al momento de su reconocimiento inicial. Todas las compras o ventas de activos financieros se reconocen y se dan de baja a partir de la fecha de la operación. Las compras o ventas son compras o ventas de activos financieros que requieren la entrega de bienes en el plazo establecido por la ley o las costumbres del mercado.

Los activos financieros del Fideicomiso se componen principalmente de efectivo, equivalentes de efectivo, efectivo restringido y cuentas por cobrar.

1. **Método de interés efectivo**

El método de interés efectivo es un método de cálculo del costo amortizado de un instrumento de deuda y de la asignación de ingresos por intereses durante el período de que se trate. La tasa de interés efectivo es la tasa que descuenta exactamente los ingresos futuros de efectivo esperados (incluyendo todos los honorarios y puntos pagados o recibidos que forman parte integral de la tasa de interés efectiva, los costos de operación y otras primas o descuentos) hasta la vida esperada del instrumento de deuda o, en su caso, un período más corto, al importe neto en libros en el reconocimiento inicial.

Los ingresos se registran con base en los intereses efectivos de los instrumentos de deuda distintos de los activos financieros clasificados como a FVTPL.

2. **Activos financieros a FVTPL**

Los activos financieros se clasifican a FVTPL cuando el activo financiero es (i) una contraprestación contingente que pueda ser pagada por el adquirente como parte de una combinación de negocios a la que se aplica la NIIF 3, (ii) mantenido para operación, o (iii) está

designado como a FVTPL.

Un activo financiero se clasifica como mantenido para operación si:

- Se ha adquirido principalmente con el propósito de venderlo en el corto plazo; o
- En el reconocimiento inicial es parte de una cartera de instrumentos financieros identificados que el Fideicomiso administra conjuntamente y tiene un patrón reciente de toma de ganancias a corto plazo; o
- Es un derivado que no se haya designado y eficaz como instrumento de cobertura.

Los activos financieros a FVTPL se presentan a valor razonable, reconociendo las ganancias o pérdidas derivadas de la revaluación en el resultado. La ganancia o pérdida neta reconocida en los estados de resultados incorpora los dividendos o intereses generados por el activo financiero y se incluye en la partida “otros ingresos (gastos) – neto”. El valor razonable se determinará en la forma descrita en la Nota 6.

### 3. Créditos y cuentas por cobrar

Las cuentas por cobrar con pagos fijos o determinados son activos financieros no derivados no negociados en un mercado activo. Los activos se valoran inicialmente por su valor razonable, las cuentas por cobrar se componen de cargos de pasajeros por cobrar, por pagar al vencimiento del Contrato de Crédito Revolvente Reexpresado y, en su caso, otras obligaciones por pagar con flujos de efectivo de cargos de pasajeros. Los costos directos de la operación por la adquisición de los activos financieros (distintos de los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados) se añaden al valor razonable de los activos financieros, en el caso del reconocimiento inicial. El costo directo de la operación en activos financieros a FVTPL se reconoce inmediatamente en resultados. Posteriormente, las cuentas por cobrar se valoran a costo amortizado utilizando el método de tasa efectiva, menos cualquier deterioro.

Los ingresos por intereses se reconocen aplicando la tasa de interés efectiva, excepto por cuentas por cobrar a corto plazo cuando el efecto del descuento no es significativo.

### 4. Deterioro de activos financieros

Los activos financieros, distintos de aquellos a FVTPL, se evalúan buscando indicadores de deterioro al final de cada periodo de reporte. Se consideran activos financieros deteriorados cuando existe evidencia objetiva de que, como resultado de uno o más eventos ocurridos después del reconocimiento inicial del activo financiero, los flujos de efectivo futuros estimados de la inversión han sido afectados.

La evidencia objetiva de deterioro incluiría:

- Dificultades financieras significativas del emisor o contraparte; o
- Incumplimiento de contrato, como incumplimiento o retrasos en el pago de intereses o de principal; o
- Es cada vez más probable que el acreditado entrará en quiebra o reorganización financiera; o
- La desaparición de un mercado activo para el activo financiero debido a dificultades financieras.

Para los activos financieros valorados a costo amortizado, el importe de la pérdida por deterioro reconocida es la diferencia entre el valor en libros del activo y el valor presente de los flujos de efectivo futuros estimados, descontados a la tasa de intereses efectiva original del activo financiero.

El valor en libros del activo financiero se reduce por la pérdida por deterioro directamente para todos los activos financieros, con excepción de las cuentas por cobrar, cuando el valor en libros se reduce usando una cuenta de reserva. Cuando una cuenta por cobrar se considera incobrable, se castiga contra la cuenta de reserva. La recuperación posterior de montos dados de baja anteriormente se acreditará contra la cuenta de reserva. Los cambios en el valor en libros de la cuenta de reserva se reconocen en el resultado.

Para los activos financieros medidos a costo amortizado, si, en un período posterior, el importe de la pérdida por deterioro disminuye y la disminución puede ser objetivamente relacionada con un evento posterior al reconocimiento del deterioro, la pérdida por deterioro reconocida anteriormente se revierte en resultados en la medida en que el valor en libros de la inversión en la fecha en que el deterioro se revierte no exceda el costo amortizado que habría tenido si el deterioro no hubiese sido reconocido.

5. Baja de activos financieros

El Fiduciario da de baja los activos financieros cuando los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo vencen, o cuando se transfiere el activo financiero y sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la titularidad del activo a otra parte.

g. ***Instrumentos financieros derivados***

El Fideicomiso celebra una variedad de instrumentos financieros derivados para manejar su exposición a tasas de interés, incluyendo swaps de tipos de interés extranjeros y swaps de divisas cruzadas. Más detalles de instrumentos financieros derivados se describen en la Nota 6.

Los derivados se reconocen inicialmente a su valor razonable a la fecha en que se celebran los contratos de derivados y posteriormente en se vuelven a medir a su valor razonable, al final de cada periodo de reporte. La ganancia o pérdida resultante se reconoce en utilidad o pérdida inmediatamente a menos que el derivado sea designado y eficaz como instrumento de cobertura, en cuyo caso la oportunidad del reconocimiento en el resultado depende de la naturaleza de la relación de cobertura.

Derivados implícitos

Los derivados implícitos en contratos *host* no derivados son tratados como derivados separados cuando se ajustan a la definición de un derivado, sus riesgos y características no están estrechamente relacionados con los de los contratos *host* y los contrato no se miden a FVTPL.

La negociación de instrumentos financieros derivados se lleva a cabo únicamente con instituciones reconocidas y se han establecido límites para cada institución. La política del Fideicomiso es no celebrar instrumentos derivados con fines especulativos.

Cuando se celebran los derivados con el objetivo de cubrir un riesgo y el instrumento cumple con todos los requisitos de cobertura, la designación se documenta al inicio del contrato, describiendo el objetivo, las características, el reconocimiento contable y la vigencia.

h. ***Contabilidad de cobertura***

Los derivados designados para cobertura reconocen el cambio en el valor de acuerdo a sus características: (1) los cambios en el valor razonable de los derivados que son designados y califican como coberturas de valor razonable se reconocen en resultados inmediatamente, junto con cualquier cambio en el valor razonable del activo o pasivo cubierto que sea atribuible al riesgo cubierto. El cambio en el valor razonable del instrumento de cobertura y el cambio en la partida cubierta atribuible al riesgo cubierto se reconocen en resultados en la partida relativa a la partida cubierta; (2) La parte

efectiva de cambios en el valor razonable de los derivados que se designan y califican como coberturas de flujo de efectivo se reconoce en otro resultado integral y acumulado bajo el título de reserva de cobertura de flujo de efectivo. La ganancia o pérdida relativa a la porción inefectiva se reconoce inmediatamente en el resultado, y se incluye en “otros ingresos (gastos) - neto”.

Algunos de los instrumentos financieros derivados, incluso cuando son signo de una cobertura desde el punto de vista económico, al no lograr todos los requisitos que exige la normatividad, para efectos contables, han sido diseñados como negociación. El cambio en el valor razonable de este derivado se reconoce en resultados.

i. ***Provisiones***

Las provisiones se reconocen cuando el Fideicomiso tiene una obligación presente (legal o implícita) como resultado de un evento pasado, es probable que el Fideicomiso estará obligado a liquidar la obligación, y una estimación fiable se puede hacer del monto de la obligación.

Cuando se espera que algunos o todos los beneficios económicos que se requieren para liquidar la provisión sean recuperados de un tercero, una cuenta por cobrar es reconocida como un activo si es prácticamente seguro que se recibirá el reembolso y el importe de la cuenta por cobrar se puede medir de forma confiable.

j. ***Impuesto sobre la renta***

El Fideicomiso no es una entidad legal para efectos del impuesto sobre la renta; por lo tanto, el Fideicomiso no está sujeto al impuesto sobre la renta (ISR) y las operaciones del Fideicomiso están sujetas al régimen fiscal de los Fideicomitentes. El Fideicomiso paga en nombre de los Fideicomitentes impuestos de retención a las autoridades mexicanas que resulten del pago de intereses de su deuda financiera a instituciones extranjeras.

Las obligaciones fiscales generadas son la obligación del Fideicomitente o los Fideicomisarios, según el caso, pero no del Fideicomiso.

Por tal razón, el cese de las cuentas por cobrar al capital del Fideicomiso no se considera una venta para efectos fiscales (artículo 14 del Código Fiscal de la Federación), ya que en ningún momento el Fideicomitente ha perdido el derecho de que las cuentas por cobrar en última instancia se revertirán.

k. ***Capital fiduciario***

El capital fiduciario se incrementa por la aportación inicial, las contribuciones y los recursos adicionales, Derechos del Fideicomiso y los rendimientos obtenidos de inversiones. El capital fiduciario se reduce como resultado de pagos de intereses y capital de financiamiento y por el pago de otros gastos de operación del Fideicomiso, así como los desembolsos al Fideicomitente.

l. ***Políticas de administración de riesgo***

El Fideicomiso está expuesto a determinados riesgos financieros relacionados con sus operaciones que se administran a través de los límites de identificación, medición, concentración o riesgo, y los sistemas de supervisión.

La administración de riesgos en el Fideicomiso es de carácter preventivo y se centra en el mediano y largo plazo, teniendo en cuenta los escenarios más probables de la evolución de las variables que pueden afectar a cada uno de los riesgos identificados. Se presta especial atención a la administración del riesgo de mercado, especialmente por las tasas de interés y el riesgo de moneda extranjera, así como el riesgo de liquidez y riesgo de crédito (consulte la Nota 6).

m. ***Pasivos financieros***

i) Clasificación como deuda o capital

Los instrumentos de deuda y capital emitidos por el Fideicomiso se clasifican ya sea como pasivos financieros o como capital de acuerdo con el contenido de los acuerdos contractuales y las definiciones de un pasivo financiero y un instrumento de capital.

ii) Pasivos financieros

Los pasivos financieros se clasifican como pasivos financieros ‘a FVTPL’ o ‘otros pasivos financieros’.

iii) Pasivos financieros a FVTPL

Los pasivos financieros se clasifican a FVTPL cuando el pasivo financiero se mantiene para negociar, o se designa a FVTPL.

El Fideicomiso no tiene pasivos financieros clasificados a FVTPL.

iv) Otros pasivos financieros

Otros pasivos financieros (incluyendo préstamos y otras cuentas por pagar) se miden posteriormente a costo amortizado usando el método de interés efectivo. El método de interés efectivo es un método de cálculo del costo amortizado de un pasivo financiero y para asignar gastos por intereses durante el período en cuestión.

v) Baja de pasivos financieros

El Fideicomiso da de baja los pasivos financieros cuando, y únicamente cuando, se cumplen, cancelan o vencen las obligaciones del Fideicomiso. La diferencia entre el valor en libros del pasivo financiero dado de baja y la contraprestación pagada y por pagar se reconoce en resultados.

n. ***Reconocimiento de ingresos***

Los ingresos por intereses de un activo financiero se reconocen cuando es probable que los beneficios económicos fluyan hacia el Fideicomiso y el monto de ingresos puede ser medido con fiabilidad. Los ingresos por intereses se devengan en el momento oportuno, por referencia al principal insoluto y a la tasa de intereses aplicable, que es la tasa que descuenta exactamente los ingresos de efectivo estimados futuros durante la vigencia esperada del activo financiero al valor neto en libros de dicho activo en el reconocimiento inicial.

o. ***Valor razonable de los instrumentos financieros, registrados a costo amortizado***

El valor razonable de los instrumentos financieros que se presentan en los estados financieros ha sido determinado por el Fideicomiso usando la información disponible en las técnicas de mercado u otras técnicas de valuación que requieran juicio para desarrollar e interpretar las estimaciones de valor razonable. Además, estas técnicas utilizan información con base a las condiciones de mercado a la fecha de reporte.

En consecuencia, el valor razonable estimado de los instrumentos financieros no es necesariamente indicativo del monto que el Fideicomiso podría obtener en el mercado abierto. El uso de diferentes supuestos y/o métodos de estimación podría tener un efecto significativo en los cálculos del valor

razonable.

#### 14. Políticas Contables Críticas y Estimaciones

##### - *Estimaciones y suposiciones*

En la aplicación de las políticas contables del Fideicomiso, la administración del Fideicomiso debe hacer juicios, estimaciones y suposiciones acerca de los valores en libros de los activos y pasivos que no son fácilmente evidentes de otras fuentes. Las estimaciones y suposiciones asociadas se basan en la experiencia histórica y otros factores que se consideran relevantes. Los resultados reales pueden diferir de estas estimaciones.

Las estimaciones y suposiciones relevantes son revisadas continuamente. Las modificaciones a las estimaciones contables son reconocidas en el período en el que se modifica la estimación si la modificación afecta únicamente a ese período o en el período de la modificación y períodos futuros si la modificación afecta tanto al período actual como a períodos futuros.

Las suposiciones clave usadas y otras fuentes de estimaciones con incertidumbre en cuanto a la fecha de los estados financieros, que tienen un riesgo significativo de ocasionar ajustes significativos en el valor en libros de los activos o pasivos, están relacionados con el valor razonable.

##### - *Cuentas por cobrar de largo plazo*

Las cuentas por cobrar de largo plazo representan el derecho a recibir los cargos de pasajeros proyectados para los siguientes cinco años, lo que equivale al plazo de la deuda a largo plazo emitida por el Fideicomiso. Es un activo financiero que no se negocia en un mercado activo. Se valora a su costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva, menos cualquier deterioro.

##### - *Valor razonable de instrumentos financieros*

El valor razonable de los activos o pasivos financieros, por ejemplo, el valor razonable de los derivados que son reconocidos en estos estados financieros que no se operan activamente en los mercados, fue determinado mediante técnicas de valuación que consideran modelos matemáticos. Cuando sea posible, la información utilizada en estos modelos proviene de datos de mercado observables; en caso que no esté disponible, se aplica juicio para determinar el valor razonable. Los juicios incluyen la consideración de liquidez y los datos del modelo y la volatilidad de los derivados en el largo plazo, así como las tasas de descuento, la tasa de amortización anticipada y los pagos estimados por incumplimiento.

#### 15. Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido

Para efectos del estado de flujos de efectivo, efectivo y equivalentes de efectivo incluye el efectivo en caja y bancos. Efectivo y equivalentes de efectivo al final del período de reporte como se muestra en el estado de flujos de efectivo puede ser reconciliado a los elementos relacionados en el estado de situación financiera de la siguiente manera:

	2015	2014	2013
Efectivo	\$ -	\$ 5	\$ -
Equivalentes de efectivo (2)	2,879,058	-	191,743
Fondos del fideicomiso (efectivo)	<u>1,180,615</u>	<u>942,108</u>	<u>457,179</u>

restringido) (1)

\$ 4,059,673      \$ 942,113      \$ 648,922

1. Como se ha mencionado en las Notas 1c y 1d, simultáneamente con la celebración por el Fideicomiso del Contrato de Crédito de 2014 y el pago anticipado de la deuda a los Acreditantes de 2005 el 29 de octubre de 2014, el Fideicomiso de Garantía de 2014 fue creado con el fin de garantizar el pago de todas las obligaciones garantizadas del Fideicomiso. Las principales características del Fideicomiso de Garantía de 2014, en su versión modificada como consecuencia de la modificación del Contrato de Crédito de 2014, se describen en la presente nota.

Las cantidades de efectivo del Fideicomiso de Garantía de 2014 al 31 de diciembre de 2015 estaban formados por capital financiado, intereses, pagos de garantía, rendimientos en instrumentos financieros y reservas en forma de efectivo restringido.

Con los flujos de efectivo depositados, el Fideicomiso de Garantía de 2014 gestiona esos fondos de acuerdo con las siguientes políticas y de conformidad con el Contrato de Crédito Revolvente Reexpresado:

- a. El Fideicomiso de Garantía recibe en las cuentas de ingresos, en dólares de EE.UU. y en pesos mexicanos, los pagos resultantes del ejercicio de los Derechos de 2014 y los ingresos financieros devengados por todos los depósitos mantenidos en las cuentas de ingresos.
- b. El Fideicomiso de Garantía recibe en una cuenta de retención en pesos mexicanos para el pago de los impuestos de retención debidos a las autoridades mexicanas del pago de intereses en sus acuerdos de financiamiento conforme a lo dispuesto en el contrato de fideicomiso que creó el Fideicomiso de Garantía de 2014 (el “Contrato de Fideicomiso de Garantía de 2014”). De acuerdo con las instrucciones proporcionadas de tiempo en tiempo por NAFIN, como fiduciario del Fideicomiso, los fondos son transferidos y administrados por el Fideicomiso de Garantía de 2014; en el entendido de que, si el Fideicomiso no puede proporcionar la instrucción correspondiente, el agente administrativo conforme al Contrato de Crédito Revolvente Reexpresado (el “Agente Administrativo”) puede dar instrucciones al Fideicomiso de Garantía de 2014 para transferir y administrar esos fondos.
- c. Cualquier cantidad por indemnización como resultado de una expropiación sería depositada en la cuenta bancaria de expropiaciones en pesos. Tales fondos serían utilizados por el Fideicomiso de Garantía de 2014 para pagar por adelantado cantidades pendientes de conformidad con los financiamientos garantizados del Fideicomiso, de conformidad con las instrucciones proporcionadas por el Agente Administrativo.
- d. En cada fecha trimestral de conformidad con el Contrato de Crédito Revolvente Reexpresado, los montos debidos a los Acreditantes de 2015 son exigibles y pagaderos de conformidad con el Contrato de Crédito Revolvente Reexpresado. El Fideicomiso de Garantía de 2014 aplica los montos depositados en una Cuenta de Reserva del Servicio de Deuda en dólares de EE.UU. al pago de dichos montos.
- e. La Cuenta de Reserva del Servicio de Deuda en dólares de EE.UU. es la cuenta bancaria que mantiene los fondos necesarios para crear y mantener una reserva para la administración y cobranza de las deudas del Fideicomiso. La cuenta tiene un monto igual o mayor a los fondos que deben ser reservados de conformidad con el Fideicomiso de Garantía de 2014.

- f. La posición financiera del Fideicomiso de Garantía de 2014 al 31 de diciembre de 2015 y 2014 es la siguiente:

	2015	2014
<b>Estado de posición financiera:</b>		
Activos circulantes	<u>\$ 1,180,615</u>	<u>\$ 942,113</u>
Capital	<u>\$ 1,180,615</u>	<u>\$ 942,113</u>
<b>Estado de resultados:</b>		
Ingresos	\$ 186,804	\$ 21,175
Gastos	<u>(158,037)</u>	<u>(19,196)</u>
Ingresos en exceso sobre gastos	<u>\$ 28,767</u>	<u>\$ 1,979</u>

El Fideicomiso de Garantía de 2014 continuará vigente hasta el cumplimiento de su objeto. Puede ser extinguido como resultado de cualquier causa establecida en el artículo 392 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, excepto como se analiza en la sección VI, considerando que el Fideicomiso de Garantía de 2014 y su patrimonio son irrevocables por naturaleza, renunciando el fiduciario al derecho de revocar.

2. Equivalentes de efectivo son inversiones de corto plazo altamente líquidas con vencimientos originales de 90 días o menos a partir de la fecha de adquisición y tienen poco riesgo en relación con cambios en el valor razonable.

## 16. Instrumentos financieros

### a. *Políticas contables significativas*

Los detalles de las políticas contables significativas y los métodos aprobados (incluidos los criterios de reconocimiento, valuación y la base para reconocer los ingresos o gastos) de cualquier clase de activos financieros o pasivos financieros, se describen en la Nota 3.

### b. *Administración de riesgo del capital fiduciario*

El Fideicomiso administra su capital para asegurar que el Fideicomiso será capaz de continuar como empresa en funcionamiento y maximiza el capital a través de la optimización de deuda capital. La estrategia general del Fideicomiso no se modificó en 2015, 2014 y 2013.

El capital fiduciario consiste en la deuda neta (préstamos, descritos en la Nota 9 menos efectivo y equivalentes de efectivo y cantidades de efectivo restringido), y el capital fiduciario (compuesto de contribuciones, los Derechos del Fideicomiso, los rendimientos obtenidos en inversiones y las pérdidas y ganancias retenidas que se describen en la Nota 3f y la Nota 12, respectivamente).

El Fideicomiso no está sujeto a ninguna imposición externa para la administración de su propio Capital, pero el resto del capital después de la prioridad de pagos establecida en el Contrato de Fideicomiso debe ser devuelto al Fideicomitente.

El Índice de Endeudamiento se determina como la proporción de la deuda neta y el capital fiduciario. El Índice de Endeudamiento al 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013 fue de 37%, 31% y 50%, respectivamente (véase más adelante).



- Índice de endeudamiento

El Índice de endeudamiento es como sigue:

	2015	2014	2013
Deuda (i)	\$ 16,489,883	\$ 4,115,851	\$ 1,601,118
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido	<u>(4,059,673)</u>	<u>(942,113)</u>	<u>(648,922)</u>
Deuda neta	<u>\$ 12,430,210</u>	<u>\$ 3,173,738</u>	<u>\$ 952,196</u>
Capital fiduciario (ii)	<u>\$ 33,378,502</u>	<u>\$ 10,219,097</u>	<u>\$ 1,910,657</u>
Índice de Endeudamiento	<u>37%</u>	<u>31%</u>	<u>50%</u>

- (i) La deuda se define como préstamos a largo y corto plazo (excluidos los derivados y los contratos de garantía financiera), como se describe en la Nota 9.
- (ii) El capital fiduciario incluye las aportaciones, derechos fiduciarios, rendimientos en inversiones y utilidades retenidas.

c. ***Categorías de instrumentos financieros***

Las principales categorías de instrumentos financieros son las siguientes:

	2015	2014	2013
<b><i>Activos financieros</i></b>			
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido	\$ 4,059,673	\$ 942,113	\$ 648,922
Cuentas por cobrar de corto plazo	6,022,666	864,593	3,515,905
Cuentas por cobrar de largo plazo	44,346,105	13,758,034	-
<b><i>Pasivos financieros</i></b>			
A costo amortizado:			
Cuentas por pagar al Fideicomitente y otras cuentas por pagar	\$ 4,561,006	\$ 1,230,739	\$ 552,927
Porción corriente de los créditos bancarios	52,958	83,658	1,601,118
Créditos bancarios de largo plazo	16,436,925	4,032,193	-
Instrumentos financieros derivados	-	-	105,041

d. ***Objetivos de administración de riesgos financieros***

Las actividades del Fideicomiso están sujetas a varios riesgos económicos que incluyen (en) riesgo del

mercado financiero (tasa de interés), (ii) riesgo de crédito, y (iii) riesgo de liquidez.

El uso de derivados financieros se rige por las políticas del Fideicomiso, que han sido aprobadas por su administración, que incluyen riesgo de tasa de interés, riesgo de crédito, uso de instrumentos financieros derivados e instrumentos financieros no derivados e inversión de excedentes de liquidez (la política interna de control del Fideicomiso requiere que la adquisición de crédito requiere un análisis previo a su autorización). El Fideicomiso busca minimizar los efectos del riesgo de interés usando instrumentos financieros derivados para cubrir exposiciones a este riesgo.

e. ***Riesgo de mercado***

El Fideicomiso está expuesto principalmente al riesgo de tasas de interés (véase la sección i) siguiente) y a los cambios en los tipos de cambio en moneda extranjera (véase la sección ii) siguiente). El Fideicomiso celebró una variedad de instrumentos financieros derivados para administrar su exposición al riesgo cambiario y riesgo de tasa de interés.

No ha habido ningún cambio en la exposición del Fideicomiso a los riesgos de mercado o la manera en que estos riesgos se administran y miden.

(i) ***Administración de riesgo de tasa de interés***

El Fideicomiso está expuesto al riesgo de tasa de interés debido a que el Fideicomiso toma fondos prestados a tasas de interés variables. El riesgo lo cubre el Fideicomiso mediante la celebración de contratos de swap de tasa de interés. Las actividades de cobertura se evalúan periódicamente para alinearse con las expectativas de tasas de interés y el apetito de riesgo definido, asegurando que las estrategias de cobertura más rentables sean aplicadas.

- **Análisis de sensibilidad de tasa de intereses**

El análisis de sensibilidad a continuación se ha determinado con base en la exposición a las tasas de interés tanto para instrumentos financieros derivados como no derivados al final del periodo de reporte. Para los pasivos a tasa variable, el análisis se prepara asumiendo que el monto de la obligación pendiente al final del periodo de reporte estuvo pendiente todo el año. Un aumento y disminución de 50 puntos se usa cuando se reporta el riesgo de tasa de interés internamente al personal clave de la administración para evaluar el impacto en los cambios en las tasas de interés.

Si las tasas de interés han sido 0.50, puntos base más/menos y todas las demás variables se mantienen constantes:

- La utilidad neta para el año terminado el 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013 disminuiría/aumentaría de \$5,749, \$7,293 y \$852, respectivamente. Esto se debe principalmente a la exposición del Fideicomiso a las tasas de interés en sus préstamos a tasa variable.

- ***Contratos de swap de tasa de interés***

De conformidad con los contratos de swap de tasas de interés, el Fideicomiso acuerda intercambiar la diferencia entre los montos de la tasa de interés fija y variable calculada sobre los montos nominales de principal. Tales contratos permiten al Fideicomiso mitigar el riesgo de cambiar tasas de interés en el valor razonable de la deuda a tasa fija emitida y las exposiciones de flujo de efectivo de la deuda a tasa variable emitida. El valor razonable de los swaps de tasa de

interés al final del período de reporte se determina descontando los flujos de efectivo futuros utilizando las curvas al final del periodo de reporte y el riesgo de crédito inherente en el contrato, y se da a conocer a continuación. La tasa de interés promedio se basa en los saldos insolutos al final del período de reporte.

Las siguientes tablas detallan el monto de principal nominal y los plazos restantes de los contratos de swap de tasa de interés vigentes a octubre de 2014.

Convenios de pago ( <i>Outstanding receive floating pay fixed</i> )	Tasa de interés fija contratada promedio 31 de diciembre de 2013 %	Valor razonable al 31 de diciembre de 2013	Año	Brecha de liquidez		
				Activos	Pasivos	Neto
<u>Swaps de tasa de interés</u>						
<u>SWI201509180001241 Banamex</u>	5.6270		2015	\$ 20,727	\$ 92,168	\$ (71,441)
<u>SWI201509180001242 Banamex</u>	6.1700		2015	11,930	43,830	(31,900)
<u>SWI201509180001244 BBVA</u>	5.6270		2016	1,148	3,130	(1,982)
<u>SWI201509180001247 BBVA</u>	6.1700					
<u>SWI201509180001243 HSBC</u>	5.6270					
<u>SWI201509180001248 HSBC</u>	6.1700					
						\$ 105,041

Los swaps de tasa de interés se liquidan trimestralmente. La tasa de interés variable en los swaps de tasa de interés es la tasa LIBOR más un margen del 1%. El Fideicomiso liquidará la diferencia entre la tasa de interés fija y variable sobre una base neta.

Todos los contratos de swap de tasa de interés que intercambian montos de tasa de interés variable por montos de tasa de interés fija son designados como coberturas de flujos de efectivo con el fin de reducir la exposición al flujo de efectivo del Fideicomiso de tasas de interés variables de préstamos.

**(ii) Administración de riesgo cambiario**

- El Fideicomiso lleva a cabo operaciones denominadas en monedas extranjeras; en consecuencia, la exposición a las fluctuaciones del tipo de cambio existe. La exposición cambiaria se administra dentro de los parámetros de política aprobados que utilizan contratos de *forward* cambiarios.

El Fideicomiso está expuesto principalmente a la moneda de los Estados Unidos de América.

La siguiente tabla detalla la sensibilidad del Fideicomiso a un aumento del 1% y una disminución en el peso mexicano frente a las monedas extranjeras relevantes. 1% es la tasa de sensibilidad usada para informar el riesgo cambiario internamente al personal clave de la administración y representa la evaluación de la administración del impacto de los posibles cambios en los tipos de cambio. El análisis de sensibilidad únicamente incluye partidas monetarias denominadas en moneda extranjera insolutas y ajusta su traducción al final del periodo por un cambio del 1% en los tipos de cambio. El análisis de sensibilidad incluye préstamos externos, cuando la denominación del préstamo está en una moneda distinta a la moneda funcional del acreditante o acreditado. Un número positivo a continuación indica un aumento de la ganancia o capital donde el peso mexicano se fortalece 1% frente a la moneda correspondiente. Para un debilitamiento del 1% del peso mexicano frente a la moneda correspondiente, habría un impacto comparable en la ganancia o capital, y los saldos siguientes serían negativos.

	2015	Efecto USD 2014	2013
Ganancia (pérdida) para el año, aumento del 1% (1)	\$ (956,007)	\$ (15,122)	\$ (11,999)
Ganancia (pérdida) para el año, disminución del 1% (1)	956,007	15,156	12,011

- (i) Esto se debe principalmente a la exposición a pesos mexicanos por pagar, al final del período de reporte.

En opinión de la administración, el análisis de sensibilidad no es representativo del riesgo cambiario inherente debido a la exposición al final del período del reporte no refleja la exposición durante el año.

f. **Administración del riesgo de crédito**

El riesgo de crédito se refiere al riesgo de que una contraparte incumplirá sus obligaciones contractuales resultando en una pérdida financiera para el Fideicomiso. En el caso del Fideicomiso, la máxima exposición al riesgo de crédito al 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013, se presenta en efectivo y equivalentes de efectivo y efectivo restringido, en cuentas por cobrar (ambos, a corto y largo plazo) y en los instrumentos financieros derivados en los estados de posición financiera.

El Fideicomiso tiene una política para mantener el efectivo y equivalentes de efectivo únicamente con instituciones con altas calificaciones.

El riesgo de crédito se origina a partir de cuentas por cobrar, ya que representan únicamente cuentas por cobrar del Desarrollador Existente.

El riesgo de crédito de los instrumentos financieros está parcialmente limitado ya que las contrapartes son bancos reconocidos por la [sic] de la contraparte que son bancos con altas calificaciones del crédito cedido, y reconocidos por las agencias calificadoras. El efecto del valor razonable de los instrumentos financieros derivados por el riesgo de crédito es el siguiente:

	Efecto del valor razonable del riesgo de crédito		
	2015	2014	2013
Instrumentos financieros derivados	\$ -	\$ 208	\$ 707

g. **Administración del riesgo de liquidez**

Históricamente las principales fuentes de liquidez para el Fideicomiso han sido los flujos de efectivo generados por la cobranza de los cargos de pasajeros y los recursos obtenidos de préstamos.

La siguiente tabla se preparó con base en los flujos de efectivo no descontados relacionados con cada obligación a partir de cuando el primer pago venció; sin embargo, la tabla no calcula los pagos de cargos de pasajeros en exceso en poder del Fideicomiso. La tabla incluye el pago de capital e intereses. Se calcula utilizando la tasa de interés al 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013 y el valor estimado del tipo de cambio en cada período de pago, teniendo en cuenta la inflación determinada por Banco de México, que fue del 3% anual.

Al 31 de diciembre de 2015	1 año	2 a 4 años	5 a 10 años	Total
Cuentas por pagar al Fideicomitente	\$ (4,561,006)	\$ -	\$ -	\$ (4,561,006)
Créditos bancarios de largo plazo	-	-	(17,248,700)	(17,248,700)
Gastos por intereses bancarios	<u>(327,123)</u>	<u>(1,425,948)</u>	<u>(849,265)</u>	<u>(2,602,336)</u>
Total	<u>\$ (4,888,129)</u>	<u>\$ (1,425,948)</u>	<u>\$ (18,097,965)</u>	<u>\$ (24,412,042)</u>
Al 31 de diciembre de 2014	1 años	2 a 4 años	5 a 10 años	Total
Cuentas por pagar al Fideicomitente	\$ (1,230,739)	\$ -	\$ -	\$ (1,230,739)
Créditos bancarios de largo plazo	-	(520,466)	(4,759,232)	(5,279,698)
Intereses bancarios	<u>(72,069)</u>	<u>(317,601)</u>	<u>(119,838)</u>	<u>(509,508)</u>
Total	<u>\$ 1,302,808</u>	<u>\$ (838,067)</u>	<u>\$ (4,879,070)</u>	<u>\$ (7,019,945)</u>
Al 31 de diciembre de 2013	1 año	2 a 4 años	5 a 10 años	Total
Cuentas por pagar al Fideicomitente	\$ (552,927)	\$ -	\$ -	\$ (552,927)
Porción corriente de créditos bancarios de largo plazo	(2,016,257)	-	-	(2,016,257)
Intereses bancarios	(17,293)	-	-	(17,293)
Instrumentos financieros derivados	<u>-</u>	<u>(105,041)</u>	<u>-</u>	<u>(105,041)</u>
Total	<u>\$ (2,586,477)</u>	<u>\$ (105,041)</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ (2,691,518)</u>

h. ***Medición de valor razonable de instrumentos financieros***

Esta nota proporciona información acerca de cómo el Fideicomiso determina el valor razonable de los distintos activos y pasivos financieros.

***Jerarquía de valor razonable***

Para efectos de información financiera, las mediciones de valor razonable se clasifican en el Nivel 1, 2 o 3 con base en el grado en que la información a las mediciones del valor razonable es observable y la importancia de la información para la medición del valor razonable en su totalidad, que se describen a continuación:

- La información del Nivel 1 son precios cotizados (no ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos a los que el Fideicomiso puede tener acceso en la fecha de medición;
  - La información del Nivel 2 es información que no son precios cotizados incluidos en el Nivel 1, que es observable para el activo o pasivo, ya sea directa o indirectamente; y
  - La información del Nivel 3 es información no observable para el activo o pasivo.
1. Valor razonable de los activos financieros y pasivos financieros del Fideicomiso que son medidos a valor razonable sobre una base recurrente

Los instrumentos financieros derivados vigentes hasta octubre de 2014 se miden a su valor

razonable al final de cada período de reporte. La siguiente tabla ofrece información sobre cómo se determinan los valores razonables de los activos financieros y pasivos financieros (en particular, la(s) técnica(s) de valuación e información usadas).

Pasivos financieros	Valor razonable 2013	Jerarquía de valor razonable	Técnica(s) de valuación e información clave
Swaps de tasa de interés (consulte Notas 7 y 6)	Pasivos (no designados para cobertura) – \$105,041	Nivel 2	Flujo de efectivo descontado. Los flujos de efectivo futuros se estiman con base en tipos de cambio <i>forward</i> (de tipos de cambio <i>forward</i> observables al final del período del reporte) y tipos <i>forward</i> acordados, descontados a una tasa que refleje el riesgo de crédito en las diferentes contrapartes

Durante el año 2014 no hubo transferencias entre el Nivel 1 y 2 en el período.

2. El valor razonable de activos financieros y pasivos financieros que no se miden a valor razonable de manera recurrente (pero las revelaciones del valor razonable son obligatorias)

	2015		2014		2013	
	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
<b>Pasivos financieros mantenidos a costo amortizado:</b>						
Créditos bancarios a tasa de interés variable	\$16,489,883	\$17,833,416	\$4,115,851	\$4,684,521	\$1,601,118	\$1,840,570
			<b>Jerarquía de valor razonable al 31 de diciembre de 2015</b>			
			Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total
<b>Pasivos financieros mantenidos a costo amortizado:</b>						
Créditos bancarios a tasa de interés variable			\$ -	\$ -	\$ 17,833,416	\$ 17,833,416
			<b>Jerarquía de valor razonable al 31 de diciembre de 2014</b>			
			Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total
<b>Pasivos financieros mantenidos a costo amortizado:</b>						
Créditos bancarios a tasa de interés variable			\$ -	\$ -	\$ 4,684,521	\$ 4,684,521
			<b>Jerarquía de valor razonable al 31 de diciembre de 2013</b>			
			Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Total
<b>Pasivos financieros mantenidos a costo amortizado:</b>						
Créditos bancarios a tasa de interés variable			\$ -	\$ -	\$ 1,840,570	\$ 1,840,570

El valor razonable de los activos financieros y pasivos financieros incluido en las categorías nivel 2 y nivel 3 anteriores han sido determinados de acuerdo con los modelos de precio generalmente aceptados con base en un análisis de flujo de efectivo descontado, siendo la información más significativa la tasa de descuento que refleja el riesgo de crédito de las contrapartes.

## 17. Instrumentos financieros derivados

El 31 de agosto de 2005, el Fideicomiso celebró tres contratos de swap de tasa de interés cuyo monto notional fue 133,333,333 dólares de EE.UU. por swap, con pagos de tasa variable (BBA tasa LIBOR publicada por la Asociación Bancaria Inglesa para los depósitos en dólares de EE.UU. con un vencimiento del mismo periodo que el interés, más un margen del 1%), y la tasa fija de 5.267% con las siguientes contrapartes: BBVA Bancomer, S. A.; HSBC México, S. A., y Banco Nacional de México, S.A. Estas operaciones vencerán el 26 de febrero de 2016 con liquidaciones trimestrales.

El 29 de septiembre de 2006, el Fideicomiso celebró tres contratos de swaps de tasa de interés con las mismas contrapartes mencionadas, bajo las mismas condiciones y vencimiento, con un monto notional de \$36,166,667 dólares de EE.UU. cada uno, a una tasa fija de 6.17%.

Las operaciones de swap celebradas por el Fideicomiso han sido clasificadas como mantenidas para su operación. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2013, los instrumentos financieros derivados mostrados más adelante generaron una ganancia en resultados de \$4,882.

Posición al 1 de enero de 2014:

Monto notional de swap	Fecha de Inicio	Fecha de vencimiento	Tasa recibida	Tasa pagadas
133,333,333	Agosto de 2005	Febrero de 2016	LIBOR91 + 1%	5.627%
36,166,667	Septiembre de 2006	Febrero de 2016	LIBOR91 + 1%	6.17%

En octubre de 2014, el Fideicomiso canceló anticipadamente los contratos de swaps de tasas de interés. El efecto de que la cancelación generó una ganancia de \$6,067, que se reconoce en el estado de resultados del año.

## 18. Cuentas por cobrar

Las cuentas por cobrar del Desarrollador Existente y en dólares de EE.UU. convertidos a la moneda local, son las siguientes:

	2015	2014	2013
Saldo al 1 de enero	\$ 13,758,034	\$ 3,515,905	\$ 5,068,903
Monto de cargos de pasajeros recibido	(6,762,761)	(3,515,905)	(2,714,456)
Derechos de cobro adquiridos de cargos de pasajeros	35,400,660	13,427,945	-
Ingresos por intereses	4,321,118	1,215,839	1,154,808
Ganancia (pérdida) cambiaria	<u>3,651,720</u>	<u>(21,157)</u>	<u>6,650</u>
Saldo al 31 de diciembre	50,368,771	14,622,627	3,515,905
Saldo de cuentas por cobrar a corto plazo	<u>(6,022,666)</u>	<u>(864,593)</u>	<u>(3,515,905)</u>

Saldo de cuentas por cobrar a largo plazo	\$ <u>44.346.105</u>	\$ <u>13.758.034</u>	\$ <u>-</u>
---	----------------------	----------------------	-------------

No hay saldos vencidos en cualquier periodo.

## 19. Préstamos bancarios

e. Al 31 de diciembre, los préstamos bancarios por pagar están compuestos de la siguiente manera:

	2015	2014	2013
Crédito revolvente de largo plazo, garantizado y preferencial, por un monto autorizados al 31 de diciembre de 2015 de USD3,000,000,000 y al 31 de diciembre de 2014 de USD1,000,000,000, respectivamente, con recursos que serán usados en la manera descrita en la Nota 1. Al 31 de diciembre de 2015 y 2014, el monto insoluto de estos créditos fue USD1,000,000,000 y USD300,000,000, respectivamente, generando intereses pagaderos trimestralmente a una tasa BBA LIBOR más un margen de 1.5% en el primer año hasta 2.25%. La fecha de vencimiento es el 7 de octubre de 2020.	\$ 17,371,305	\$ 4,384,229	\$ -
Crédito a plazo por USD 400,000,000 con los Acreditantes de 2005, celebrado el 31 de agosto de 2005, devengando intereses trimestralmente a una tasa de BBA LIBOR más un margen de 1% (1.24% a 2013), con vencimiento el 31 de enero de 2016	-	-	1,288,966
Modificación al crédito a plazo por USD 400,000,000 que aumentó el monto de financiamiento por USD 108,500,000, el 26 de septiembre de 2006, devengando intereses trimestralmente a una tasa de BBA Libor más un margen de 1% (1.58 al 31 de diciembre de 2015, 1.30% al 31 de diciembre de 2014 y 1.24% al 31 de	-	-	329,483



	2015	2014	2013
diciembre de 2013), y fecha de vencimiento al 31 de marzo de 2016.			
	17,371,305	4,384,229	1,618,449
Costo de emisión	(881,421)	(268,378)	(17,331)
Menos – la porción corriente (incluyendo pago de intereses por \$52,958, \$13,474 y \$2,259 el 31 de diciembre de 2015, 2014, y 2013 respectivamente)	<u>(52,958)</u>	<u>(83,658)</u>	<u>(1,601,118)</u>
Total	<u>\$ 16,436,926</u>	<u>\$ 4,032,193</u>	<u>\$ -</u>

f. El vencimiento de la porción a largo plazo de este pasivo es el 7 de octubre de 2020 y se puede ampliar por otros 12 o 24 meses:

g. Hasta el vencimiento de la deuda financiera, el Fideicomiso y el Desarrollador Existente deben cumplir con ciertos compromisos, los más importantes de los cuales son los siguientes:

- Obligación de Pago: Pagar en la medida en que las obligaciones y pasivos vengzan.
- Conservación de existencia: Preservar y mantener válido el Contrato de Fideicomiso del acreditado.
- Libros y registros: mantener los libros y registros de conformidad con las NIIF.
- Uso de fondos: Los fondos del crédito serán usados exclusivamente como se describe en la nota 1 y para fondear la cuenta de reserva del servicio de deuda.
- Contratos de Swap: En y después de celebrar nueva deuda a tasas variables, mantener contratos de swap hasta las fechas de vencimiento de dicha deuda.
- Contratos de seguro: El Fideicomiso se asegurará que el Desarrollador Existente usa es fuerzas razonables para obtener pólizas de seguro de pérdidas consecuenciales y endosos acordados en los Convenios de Cesión de Cargos de Pasajeros de 2014, con sus modificaciones.
- Seguro: En o antes de 30 (treinta) días antes del inicio de las operaciones comerciales del Nuevo Aeropuerto (la “fecha de detonante”), el Fideicomiso se asegurará que el Nuevo Desarrollador entregue un estudio de seguro con la pérdida máxima probable y un análisis para ampliar la cobertura de seguros.
- Nuevo Desarrollador Contrato de Comisión Mercantil: En o después de la fecha de detonante, celebrar el Contrato de Comisión Mercantil del Nuevo Desarrollador para los servicios relacionados con la cobranza de cargos de pasajeros en el Nuevo Aeropuerto.
- Limitación en gravámenes
- Limitación en deuda excepto por ciertas excepciones.
- Modificación al Contrato de Fideicomiso: A excepción de cualquier reforma, modificación, renuncia o suplemento de un asunto técnico o administrativo que de otro modo no afecte adversamente los derechos de cualquier Acreditante 2015, corregir, modificar o completar el Contrato de Fideicomiso, sin el consentimiento de cada Acreditante 2015.

El Fideicomiso estaba en cumplimiento de estas obligaciones al 31 de diciembre de 2015, 2014 y 2013.

## 20. Saldos cambiarios

a. *Al 31 de diciembre, la posición monetaria cambiaria es la siguiente:*

	2015	2014	2013
Dólares de EE.UU.:			
Activos monetarios	2,920,149	1,055,853	309,197
Pasivos monetarios	<u>(956,007)</u>	<u>(283,192)</u>	<u>(122,369)</u>
Posición de activos monetarios, neto	<u>1,964,142</u>	<u>772,671</u>	<u>186,828</u>
Equivalente en pesos mexicanos	<u>\$ 33,878,896</u>	<u>\$ 11,390,104</u>	<u>\$ 2,444,508</u>

b. *Los tipos de cambio vigentes del peso mexicano en las fechas del estado de posición financiera y en la fecha de emisión de estos estados financieros fueron los siguientes:*

	31 de mayo de 2016	31 de diciembre de 2015	31 de diciembre de 2014	31 de diciembre de 2013
Dólares de EE.UU.	<u>\$ 18.4777</u>	<u>\$ 17.2487</u>	<u>\$ 14.7414</u>	<u>\$ 13.0843</u>

## 21. Gastos de operación

Los gastos de operación son los siguientes:

	2015	2014	2013
Honorarios	\$ 55,075	\$ 10,124	\$ 3,212
Otros impuestos	24,501	2,429	2,744
Comisiones	<u>58,268</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
	<u>\$ 137,844</u>	<u>\$ 12,553</u>	<u>\$ 5,956</u>

## 22. Patrimonio del Fideicomiso

De conformidad con el Contrato de Fideicomiso, el patrimonio del Fideicomiso Trust está compuesto, entre otras cosas, de lo siguiente:

- Los montos existentes de las aportaciones iniciales al Fideicomiso.
- Rendimiento en inversiones.
- Los derechos de los fideicomisarios de conformidad con el Contrato de Fideicomiso de Garantía de 2014
- El derecho de cobro de los cargos de pasajeros del Aeropuerto Existente y, a partir del inicio de sus operaciones comerciales, el Nuevo Aeropuerto, que fueron aportados en garantía por el Fideicomiso al

- Fideicomiso de Garantía de 2014 para el beneficio de los acreedores del Fideicomiso.
- v. Ciertos derechos sobre seguros, que fueron aportados en garantía por el Fideicomiso al Fideicomiso de Garantía de 2014 para el beneficio de los acreedores del Fideicomiso.
  - vi. Ciertos derechos de indemnización, que fueron aportados en garantía por el Fideicomiso al Fideicomiso de Garantía de 2014 para el beneficio de los acreedores del Fideicomiso.
  - vii. Ciertos derechos sobre fianzas, que fueron aportados en garantía por el Fideicomiso al Fideicomiso de Garantía de 2014 para el beneficio de los acreedores del Fideicomiso.
  - viii. Los montos en efectivo recibidos por contratos de cobertura.
  - ix. Los derechos, recursos y obligaciones de conformidad con los documentos de financiamiento, los Convenios de Cesión de Cargos de Pasajeros de 2014 y los Convenios de Cobranza con las Aerolíneas.
  - x. Los derechos y obligaciones de conformidad con los documentos de financiamiento celebrados en relación con el Nuevo Aeropuerto.
  - xi. Cualquier monto pagado por el Desarrollador Existente, el Nuevo Desarrollador o cualquier otra parte al Fiduciario, de conformidad con los Convenios de Cesión de Cargos de Pasajeros de 2014 y los documentos de financiamiento en relación con el Nuevo Aeropuerto.
  - xii. Cualesquiera otros activos que el Fiduciario reciba o cualesquiera otros pagos que el Fiduciario reciba de un tercero para el pago de las obligaciones financieras del Fideicomiso.

Una vez que todas las obligaciones garantizadas en el marco del Fideicomiso de Garantía de 2014 hayan sido pagadas, el Desarrollador Existente y el Nuevo Desarrollador, como fideicomisarios en primer lugar, serán los propietarios y únicos fideicomisarios de cualquier derecho fiduciario existente, incluyendo la capacidad expresa para terminar el Fideicomiso, adquirir el patrimonio restante, y proceder a cancelar los contratos y documentos de crédito celebrados por el Fideicomiso.

### **23. Asuntos fiscales**

El Fideicomiso se considera una entidad conocida como “*pass through*” para efectos del impuesto sobre la renta en México, y por lo tanto se libera de las obligaciones fiscales que son generalmente aplicables a otros tipos de fideicomisos empresariales.

El Fiduciario deberá mantener una cuenta para cada una de las personas que intervienen como fideicomitente y fideicomisario en el Fideicomiso, registrando de forma individual sus aportaciones al Fideicomiso. Del mismo modo, las personas físicas deben cumplir con sus obligaciones fiscales individuales, de conformidad con el capítulo IV o V de la Ley del Impuesto sobre la Renta de México, según el tipo de ingresos que generan, cuando se trata de personas físicas que residen en México o en el extranjero.

### **24. Autorización para emitir los estados financieros**

Los estados financieros y sus notas fueron revisados y autorizados para emisión el 31 de mayo de 2016, por Karina Hernández Ángeles, Subdirector de Negocios Fiduciarios Privados de Nacional Financiera S.N.C., I.B.D., Dirección Fiduciaria, y el Contador Público Genaro Téllez Chávez, Subdirector de Contabilidad Fiduciaria de Nacional Financiera S.N.C., I.B.D., Dirección de Contabilidad y Presupuesto.

---

Lic. Karina Hernández Ángeles  
Subdirector de Negocios Fiduciarios Privados

---

C.P. Genaro Téllez Chávez  
Subdirector de Contabilidad Fiduciaria

\* \* \* \* \*

**ANEXO A**

**Reporte de Tráfico Independiente**

## EMISOR

### **Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México**

actuando a través de Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria,  
no en su capacidad individual, sino únicamente como su fiduciario  
Insurgentes Sur 1971, Torre IV, Piso 6  
Col. Guadalupe Inn  
C.P. 01020, Ciudad de México  
México

## **FIDUCIARIO DE EMISIÓN, REGISTRADOR, AGENTE PRINCIPAL DE PAGO Y TRANSFERENCIA**

### **HSBC Bank USA, National Association**

452 Fifth Avenue -8E6  
New York, New York 10018  
Estados Unidos de América

## **AGENTE DE LISTADO EN SINGAPUR**

### **Jones Day**

138 Market Street  
Level 28 CapitaGreen  
Singapur 048946

## **ASESORES LEGALES**

*Del Emisor*

*Con respecto a ley federal de EE.UU. y de Nueva York:*

### **Cleary Gottlieb Steen & Hamilton LLP**

One Liberty Plaza  
New York, New York 10006  
Estados Unidos de América

*Con respecto a ley mexicana:*

### **Jones Day México, S.C.**

Av. Paseo de la Reforma 342, Piso 30  
Col. Juárez, Del. Cuauhtémoc  
C.P. 06600, Ciudad de México  
México

*De los Compradores Iniciales*

*Con respecto a ley federal de EE.UU. y de Nueva York:*

### **Paul Hastings LLP**

200 Park Avenue  
New York, New York 10166  
Estados Unidos de América

*Con respecto a ley mexicana:*

### **Galicia Abogados, S.C.**

Blvd. Manuel Ávila Camacho 24, Piso 7  
Col. Lomas de Chapultepec, Del. Miguel Hidalgo  
C.P. 11000, Ciudad de México  
México

## **AUDITORES**

### **Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.,**

### **Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited**

Río Lerma 232, Piso 9  
Col. Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc  
C.P. 06500, Ciudad de México  
México

---

**Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México**  
actuando a través de Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección  
Fiduciaria,  
no en su capacidad individual, sino únicamente como su fiduciario

**US\$2,000,000,000**

**Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México**

**Notas Garantizadas Preferentes por US\$1,000,000,000 al 4.250% con vencimiento en 2026**

**Notas Garantizadas Preferentes por US\$1,000,000,000 al 5.500% con vencimiento en 2046**

## **Prospecto de Colocación**

22 de septiembre de 2016

*Coordinadores Globales y Administradores  
Conjuntos*

**Citigroup**

**HSBC**

**J.P. Morgan**

*Administradores Conjuntos*

**BBVA**

**Santander**

*Coadministradores*

**Credit Agricole Securities**

**Inbursa**

**MUFG**

**Scotiabank**

---

