



GRUPO AEROPORTUARIO DEL SURESTE, S.A.B. DE C.V.

Bosque de Alisos 47-A Piso 4
Col. Bosques de las Lomas
05120, Ciudad de México,
México

Reporte Anual que se presenta de acuerdo con las disposiciones de carácter general aplicables a las Emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores por el ejercicio concluido el 31 de diciembre del 2021.

300'000,000 de acciones representativas del capital social de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V., inscritas en el Registro Nacional de Valores de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (RNV).

Clave de cotización en la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.: ASUR.

La inscripción de las acciones representativas del capital social de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. en el Registro Nacional de Valores no implica certificación sobre la bondad de dichos valores, la solvencia de la Emisora o sobre la exactitud o veracidad de la información contenida en este Reporte Anual, ni convalida los actos que en su caso se hubiesen realizado en contravención de las leyes aplicables.

ÍNDICE

I. INFORMACIÓN GENERAL

1.	Glosario de Términos y Definiciones	4
2.	Resumen Ejecutivo.....	14
3.	Factores de Riesgo.....	15
4.	Otros Valores Inscritos en el RNV	52
5.	Cambios Significativos a los Derechos de Valores Inscritos en el RNV	53
6.	Destino de los fondos.....	54
7.	Documentos de Carácter Público	55

II. LA COMPAÑÍA

1.	Historia y Desarrollo del Emisor.....	57
2.	Descripción del Negocio.....	64
A.	Actividad Principal	64
B.	Canales de Distribución	82
C.	Patentes, Licencias, Marcas y otros Contratos	230
D.	Principales Clientes.....	81, 83 y 96
E.	Legislación Aplicable y Situación Tributaria.....	98, 118, 129 y 220
F.	Recursos Humanos.....	188
G.	Desempeño Ambiental	35, 64, 115, 128 y 135
	Reporte de Sustentabilidad	35 y 64
H.	Información de Mercado	72, 83 y 88
I.	Estructura Corporativa	136
J.	Descripción de sus Principales Activos.....	137
K.	Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales	194
L.	Acciones Representativas del Capital Social.....	190 y 202
M.	Dividendos.....	195

III. INFORMACIÓN FINANCIERA

1.	Información Financiera Seleccionada	143
2.	Información Financiera por línea de negocio, zona geográfica y exportación	64, 83 y 91
3.	Informe de Créditos Relevantes	171
4.	Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Emisora	161
A.	Resultados de la Operación	158
B.	Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital	170
C.	Control Interno	187
5.	Estimaciones, Provisiones o Reservas Contables Críticas	176

IV. ADMINISTRACIÓN

1.	Auditores Externos.....	213
2.	Operaciones con Partes Relacionadas y Conflictos de Interés.....	192
3.	Administradores y Accionistas	180 y 190
4.	Estatutos Sociales y Otros Convenios.....	198

V. MERCADO ACCIONARIO

1.	Estructura Accionaria.....	190
2.	Comportamiento de la Acción en el Mercado de Valores.....	197
3.	Formador de Mercado.....	190

VI. PERSONAS RESPONSABLES

Personas Responsables.....	231
----------------------------	-----

VII. ANEXOS

Anexo "A" -- Estados financieros dictaminados por los ejercicios concluidos el 31 de diciembre de 2021, 2020 y 2019.

Anexo "B" -- Informe del Comité de Auditoría por los ejercicios concluidos el 31 de diciembre de 2021, 2020 y 2019.

En términos de lo dispuesto por el Anexo N de las disposiciones de carácter general aplicables a las Emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores y toda vez que Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. tiene American Depositary Receipts listados en la bolsa de valores de Nueva York (New York Stock Exchange) y dicho mercado requiere la presentación de un reporte similar al Reporte Anual, el orden en el que se presenta la información en el presente Reporte Anual es el mismo al del reporte presentado en ese mercado.

Este Reporte Anual incluye toda la información que se requiere conforme al Anexo N de las disposiciones de carácter general aplicables a las Emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores.

El índice anterior indica los capítulos del presente Reporte Anual en donde se incorporan los requisitos contenidos en el Anexo N de las disposiciones de carácter general aplicables a las Emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores.

I. INFORMACIÓN GENERAL

1. GLOSARIO DE TÉRMINOS Y DEFINICIONES

Término	Significado
1. ADR	<i>American Depositary Receipts.</i>
2. ADS	<i>American Depositary Shares.</i>
3. Administradora Especializada	Administradora Especializada en Negocios, S.A. de C.V.
4. Aerocivil	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
5. Aerolíneas Firmantes	Se refiere a las principales aerolíneas que prestan servicios al Aeropuerto LMM.
6. Aeropuerto LMM	Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín, en San Juan, Puerto Rico.
7. Aerostar	Aerostar Airport Holdings, LLC.
8. AFAC	Agencia Federal de Aviación Civil
9. Airplan	Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte, S.A.
10. AIFA	Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles
11. AIP	Programas de Mejora de Aeropuertos (<i>Airport Improvement Program</i>).
12. ANI	Agencia Nacional de Infraestructura, entidad adscrita al Ministerio de Transporte de Colombia, que constituye la principal institución responsable de las concesiones de infraestructura en Colombia.
13. AOH	Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte, S.A.
14. ASA	Aeropuertos y Servicios Auxiliares.
15. Arrendamiento LMM	Es el contrato de arrendamiento en términos del cual, Aerostar, tiene derecho para operar, mantener y desarrollar el Aeropuerto LMM, por un plazo inicial de 40 años, contados a partir del 27 de febrero de 2013.
16. ASUR, la Emisora o la Compañía	El término "ASUR" se refiere tanto a Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V., en lo individual, como a Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V., conjuntamente con sus subsidiarias.
17. AviAlliance	AviAlliance Canada, Inc.
18. Bancomext	Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C.

19. Banco Santander	Banco Santander (México), S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander.
20. BBVA	BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer.
21. BIVA	Bolsa Institucional de Valores.
22. BMV	Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.
23. CDC	Centro para el Control y la Prevención de Enfermedades (<i>Center for Disease Control and Prevention</i>) del Departamento de Salud y de Servicios Humanos de los Estados Unidos.
24. CEP	Plan de Mejora de Capacidad (<i>Capacity Enhancement Program</i>).
25. CFR	Código de Regulación Federal (<i>Code of Federal Regulation</i>).
26. CHPAF	CHPAF Holdings, S.A.P.I. de C.V.
27. Circular de Auditoría	Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 26 de abril de 2018, incluyendo todas sus reformas a la fecha de este Reporte Anual.
28. Circular Única	Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores, emitidas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público por conducto de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 19 de marzo de 2003, incluyendo todas sus reformas a la fecha de este Reporte Anual.
29. CINIIF o IFRS IC	Comité de Interpretaciones de Normas Internacionales de Información Financiera (<i>International Financial Reporting Standards Committee</i>).
30. CNBV	Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
31. COFECE	Comisión Federal de Competencia Económica.
32. Colombia	República de Colombia.

33. CFE	Comisión Federal de Electricidad.
34. CONAGUA	Comisión Nacional del Agua.
35. Contrato de Operación	Es el contrato de operación en términos del cual, Aerostar, tiene derecho para operar, mantener y desarrollar el Aeropuerto LMM ubicado en San Juan, Puerto Rico, por un plazo de 40 años, contados a partir del 27 de febrero de 2013.
36. Contratos de Uso de Aeropuerto	Son los Contratos de Uso de Aeropuerto que regulan las relaciones entre Aerostar y las principales aerolíneas que prestan servicios en el Aeropuerto LMM, por un plazo de 15 años, contados a partir del 27 de febrero de 2013, mismo que puede ser terminado anticipadamente por acuerdo de las partes. Si al concluir la vigencia, no han sido aprobados nuevos contratos de uso, cada uno de los Contratos de Uso de Aeropuerto vigentes en el momento de la terminación, continuarán siendo vinculantes hasta que sean firmados nuevos contratos de uso.
37. Consorcio SAFIJ	Consorcio SAFIJ, S.A. de C.V.
38. Control	Consiste en la capacidad de una persona o grupo de personas, de llevar a cabo cualquiera de los actos siguientes: a) imponer, directa o indirectamente, decisiones en las asambleas generales de accionistas, de socios u órganos equivalentes, o nombrar o destituir a la mayoría de los consejeros, administradores o sus equivalentes, de una persona moral; b) mantener la titularidad de derechos que permitan, directa o indirectamente, ejercer el voto respecto de más del cincuenta por ciento del capital social de una persona moral; c) dirigir, directa o indirectamente, la administración, la estrategia o las principales políticas de una persona moral, ya sea a través de la propiedad de valores, por contrato o de cualquier otra forma.
39. Convenio de Aviación	Se refiere al nuevo convenio bilateral en materia de aviación, celebrado entre México y Estados Unidos el 18 de diciembre de 2015.
40. Corporativo Galajafe	Corporativo Galajafe, S.A. de C.V.
41. COP\$	Moneda de curso legal en Colombia.
42. CUFIN	Cuenta de Utilidad Fiscal Neta.
43. CRE	Comisión Reguladora de Energía.

44. Decreto LIE	El Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de la Industria Eléctrica, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 9 de marzo de 2021.
45. Despachos de Auditoría	Las personas morales que presten los servicios de auditoría de estados financieros, de conformidad con los términos de la Circular de Auditoría.
46. DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil.
47. DNER	Departamento de Recursos Naturales y Ambientales de Puerto Rico (<i>Puerto Rico Department of Natural and Environmental Resources</i>).
48. Dólar, Dólares o USD\$	Moneda de curso legal de los Estados Unidos.
49. DTF	Depósitos Término Fijo.
50. DTR	Tasa de Depósitos Término Fijo en Colombia.
51. Estados Unidos	Estados Unidos de América.
52. Elección QEF o QEF Election	Fondo de elección calificado, contemplado por la legislación fiscal estadounidense.
53. ELN	Ejército de Liberación Nacional.
54. EPA	Agencia de Protección al Ambiente (<i>Environmental Protection Agency</i>).
55. EQB	Ley Federal de Conservación y Recuperación de Recursos (<i>Environmental Quality Board</i>).
56. FAA	Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (<i>Federal Aviation Administration</i>).
57. FARC	Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia.
58. FEMSA	Fomento Económico Mexicano.
59. FONATUR	Fondo Nacional de Fomento al Turismo.
60. GAC	Grupo Aeroportuario de Chiapas.
61. GAS	Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.
62. GDS	Grupo de Desarrollo del Sureste, S.A. de C.V.

63. Grupo ADO	Grupo ADO, S.A. de C.V.
64. Grupo Mexicana	De forma conjunta, Mexicana, Mexicana Click y Mexicana Link.
65. Highstar Aerostar	Highstar Aerostar Prism/IV-A Holdings, L.P.
66. IA	Impuesto al Activo.
67. IASB	Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (<i>International Accounting Standards Board</i>).
68. IATA	Asociación de Transporte Internacional Aéreo (<i>International Air Transport Association</i>).
69. IBR	Indicador Bancario de Referencia en Colombia.
70. ICAO	Organización Internacional de la Aviación Civil (<i>International Civil Aviation Organization</i>).
71. IFRIC	Interpretaciones del IFRS (<i>International Financial Reporting Interpretations Committee</i>).
72. Impuesto de Contaminante	Impuesto a la Emisión de Contaminantes al Suelo, Subsuelo, y Agua.
73. Impuesto de Emisión	Impuesto a la Emisión de Gases a la Atmósfera.
74. Indeval	S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.
75. INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía en México.
76. Iniciativa LIE	Iniciativa de ley presentada por el presidente de México el 29 de enero de 2021 para reformar y adicionar diversas disposiciones de la Ley de la Industria Eléctrica.
77. INPC	Índice Nacional de Precios al Consumidor en México.
78. INPP	Índice Nacional de Precios Productor en México.
79. Interjet	ABC Aerolíneas, S.A. de C.V.
80. Inversiones Kierke	Inversiones Productivas Kierke, S.A. de C.V.
81. ISR	Impuesto Sobre la Renta.

82. ITA o Socio Estratégico	Inversiones y Técnicas Aeroportuarias, S.A.P.I. de C.V.
83. ITESM	Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey.
84. Ley CARES	Ley de Ayuda, Alivio, y Seguridad Económica por Coronavirus (<i>Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security (CARES Act)</i>) de los Estados Unidos.
85. Ley CRRSAA	Ley de Apropriación Suplementaria de Respuesta y Alivio del Coronavirus (<i>Coronavirus Response and Relief Supplemental Appropriation Act (CRRSAA Act)</i>), de los Estados Unidos, que fue promulgada por el presidente de los Estados Unidos el 27 de diciembre de 2020.
86. Ley de Aeropuertos	Ley de Aeropuertos en México, promulgada el 22 de diciembre de 1995.
87. Ley del Mercado de Valores de 1933 de los Estados Unidos	La ley del Mercado de Valores de 1933 de los Estados Unidos (<i>Securities Act of 1933</i>).
88. Ley del Mercado de Valores de 1934 de los Estados Unidos	La Ley del Mercado de Valores de 1934 de los Estados Unidos (<i>Securities Exchange Act of 1934</i>).
89. LFCE	Ley Federal de Competencia Económica.
90. LGEEPA	Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.
91. LGPGIR	Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos.
92. LSPEE	Ley del Servicio Público de Energía Eléctrica.
93. Miembro Elector	Se refiere a cada miembro de Aerostar que mantenga por lo menos un 12.5% de participación en Aerostar.
94. Morena	Movimiento de Regeneración Nacional.
95. México	Estados Unidos Mexicanos.
96. NAFIN	Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo.
97. NAFTA	Tratado de Libre Comercio de América del Norte (<i>North American Free Trade Agreement</i>).

98. NIC o IAS	Normas Internacionales de Contabilidad emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (<i>International Accounting Standards Committee</i>).
99. NIIF o IFRS	Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (<i>International Accounting Standards Board</i>).
100. NOMs	Normas Oficiales Mexicanas.
101. NOM-001	NOM-001-SEMARNAT-2021.
102. Noroeste	Compañía Inmobiliaria e Inversiones del Noroeste, S.A. de C.V.
103. Notificación de Oferta	Se refiere a la obligación del oferente de notificar a la Sociedad, por conducto del Consejo de Administración, los términos y condiciones en que se pretende realizar la oferta.
104. NYSE	Bolsa de Valores de Nueva York (<i>New York Stock Exchange</i>).
105. Oaktree Capital	Oaktree Capital Management, L.P.
106. OIAC	Organización Internacional de Aviación Civil.
107. OMS	Organización Mundial de la Salud.
108. Oriente	Aeropuertos de Oriente, S.A.S.

109. Partes Relacionadas	Personas relacionadas, las que respecto de una emisora se ubiquen en alguno de los supuestos siguientes: a) las personas que controlen o tengan influencia significativa en una persona moral que forme parte del grupo empresarial o consorcio al que la emisora pertenezca, así como los consejeros o administradores y los directivos relevantes de las integrantes de dicho grupo o consorcio; b) las personas que tengan poder de mando en una persona moral que forme parte de un grupo empresarial o consorcio al que pertenezca la emisora; c) el cónyuge, la concubina o el concubinario y las personas que tengan parentesco por consanguinidad o civil hasta el cuarto grado o por afinidad hasta el tercer grado, con personas físicas que se ubiquen en alguno de los supuestos señalados en los incisos a) y b) anteriores, así como los socios y copropietarios de las personas físicas mencionadas en dichos incisos con los que mantengan relaciones de negocios; d) las personas morales que sean parte del grupo empresarial o consorcio al que pertenezca la emisora; e) las personas morales sobre las cuales alguna de las personas a que se refieren los incisos a) a c) anteriores, ejerzan el control o influencia significativa.
110. Pesos o Ps.	Moneda de curso legal en México.
111. PFC	Cuotas por Servicios a Pasajeros (<i>Passenger Facility Charge</i>).
112. PFIC	Compañía de inversión extranjera pasiva (<i>Passive Foreign Investment Company</i>).
113. PIB	Producto Interno Bruto.
114. PRI	Partido Revolucionario Institucional.
115. PROFEPA	Procuraduría Federal de Protección al Ambiente.
116. PROMESA	Ley sobre la Supervisión, Gestión y Estabilidad Económica de Puerto Rico (<i>Puerto Rico Oversight, Management and Economic Stability Act</i>).
117. PRPA	Autoridad de los Puertos de Puerto Rico (<i>Puerto Rico Ports Authority</i>).
118. PSP Investments	Consejo de Inversiones de las Pensiones del Sector Público (<i>Public Sector Pension Investment Board</i>).

119. PTU	Participación de los Trabajadores en las Utilidades de las Empresas.
120. Puerto Rico	Estado Libre Asociado de Puerto Rico.
121. Reforma de Subcontratación Laboral	Conjunto de reformas laborales, de seguridad social y fiscales presentadas por el presidente de México al Congreso la Unión el 12 de noviembre de 2020, en materia del régimen de subcontratación laboral, y que comprendió de modificaciones a la Ley Federal del Trabajo, a la Ley del Seguro Social, a la Ley del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores, al Código Fiscal de la Federación, a la Ley del Impuesto Sobre la Renta y a la Ley del Impuesto al Valor Agregado.
122. Reglamento de la Ley de Aeropuertos	Reglamento de la Ley de Aeropuertos en México, promulgado el 17 de febrero de 2000.
123. Reporte de Sustentabilidad	Reporte de Sustentabilidad para el año 2021, publicado por ASUR.
124. RNV	Registro Nacional de Valores.
125. SARS	Síndrome Respiratorio Agudo Severo (<i>Severe Acute Respiratory Syndrome</i>).
126. SEAT	Servicios de Apoyo en Tierra.
127. SEC	Comisión de Valores y Bolsa de los Estados Unidos (<i>Securities and Exchange Commission</i>).
128. SEMARNAT	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
129. SENEAM	Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, órgano desconcentrado de la SICT.
130. SHCP	Secretaría de Hacienda y Crédito Público de México.
131. SICT	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes de México.
132. SMS	Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, de conformidad con el programa estatal de seguridad operacional expedido y publicado por la autoridad aeronáutica de México.
133. STP	Secretaría del Trabajo y Previsión Social.
134. TIIE	Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio.

135. T-MEC Tratado México – Estados Unidos – Canadá (*United States-Mexico-Canada Agreement*, o “USMCA”, por sus siglas en inglés).
136. Tratado Fiscal Convenio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América para evitar la doble imposición e impedir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y su Protocolo, que entró en vigor el 1 de enero de 1994.
137. TSA Administración de Seguridad en el Transporte (*Transportation Security Administration*).
138. Unidad de Tráfico Unidad utilizada para medir el volumen de tráfico de pasajeros y carga en aeropuertos, equivalente a un pasajero o 100 kg. de carga, respectivamente.

2. RESUMEN EJECUTIVO

A continuación, se incluye un resumen de la información de ASUR. Este resumen no pretende contener toda la información que pudiera ser relevante para tomar una decisión de inversión y se complementa con la información más detallada y la información financiera incluida en otras secciones de este reporte anual, así como la información contenida en el apartado "3. Factores de Riesgo", mismos que deberán ser leídos con detenimiento por los inversionistas y potenciales inversionistas con el fin de conocer los posibles eventos que pudieran afectar la situación financiera, resultados y situación de nuestro negocio.

ASUR prepara sus estados financieros en Pesos mexicanos. Los estados financieros que se incluyen en el presente reporte fueron preparados de conformidad con las IFRS. Conforme a las IFRS, la información financiera para todos los periodos indicados en los estados financieros es determinada en Pesos mexicanos nominales. Nuestros estados financieros para el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2021 fueron aprobados por nuestro Consejo de Administración a recomendación del Comité de Auditoría y se encuentran pendientes de aprobación por parte de nuestros accionistas en nuestra próxima asamblea anual.

Este reporte anual contiene conversiones de algunas cantidades en Pesos mexicanos a Dólares americanos únicamente para conveniencia del lector y con fines de referencia. Dichas conversiones no deben ser interpretadas como declaraciones sobre que las cifras en Pesos mexicanos realmente representan las cantidades presentadas en Dólares o que podrían ser convertidas a dichas cantidades en Dólares.

Las referencias en este reporte anual a Dólares y demás abreviaturas o términos definidos similares son a la moneda de curso legal en los Estados Unidos de América. Las referencias en este informe a Pesos son a la moneda de curso legal en los Estados Unidos Mexicanos. Las referencias a "COP\$" o pesos colombianos son a la moneda de curso legal en la República de Colombia.

Salvo que se indique lo contrario, el tipo de cambio utilizado para realizar las conversiones de Pesos mexicanos a Dólares contenidas en el presente informe es de \$20.47 Pesos por 1 (un) Dólar. Dicho tipo de cambio fue publicado el 31 de diciembre de 2021 por la Junta de la Reserva Federal de los Estados Unidos. Las conversiones a Dólares se realizaron con la única finalidad de facilitar la lectura y entendimiento de la información contenida en el presente reporte a los inversionistas y no deberán interpretarse como declaraciones de que las cantidades en Pesos realmente equivalen a las cantidades indicadas en Dólares o que las cantidades en Pesos podrán convertirse a Dólares al tipo de cambio indicado. Este reporte anual contiene referencias a "unidades de tráfico" que son unidades utilizadas para medir el volumen de tráfico de pasajeros y de carga en aeropuertos. Una unidad de tráfico es igual a un pasajero o 100 kg. de carga.

El 26 de mayo de 2017, adquirimos una participación accionaria adicional del 10% en nuestro negocio conjunto Aerostar Airport Holdings, LLC ("Aerostar"), el operador del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín (el "Aeropuerto LMM"), incrementando nuestra participación total a un 60.0%. La adquisición se considera como una combinación de negocios desde el 31 de mayo de 2017, y a partir del 1 de junio de 2017, comenzamos a consolidar los resultados de Aerostar en nuestros estados financieros. El 19 de octubre de 2017, adquirimos el 92.42% del capital social de Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte, S.A. ("Airplan"). Al 19 de octubre de 2017, comenzamos a consolidar los resultados de Airplan en nuestros estados financieros. El 25 de mayo de 2018, incrementamos nuestra participación accionaria en Airplan, al adquirir un 7.58% adicional para alcanzar el 100% del capital social de Airplan.

3. FACTORES DE RIESGO

Invertir en nuestras acciones conlleva riesgos. Nuestros inversionistas y potenciales inversionistas deben considerar cuidadosamente los siguientes factores de riesgo, además de la demás información contenida en este reporte anual, antes de invertir en nuestras acciones. La realización de cualquiera de los riesgos descritos a continuación podría afectar nuestro negocio, situación financiera y/o resultados de operación de manera significativa y adversa. En consecuencia, el precio de nuestras acciones podría disminuir, y los inversionistas podrían perder total o parcialmente el monto de su inversión. Los riesgos que se describen más adelante son aquellos que actualmente consideramos importantes y que podrían afectarnos. Nuestro negocio, situación financiera y/o resultados de operación también podrían verse afectados por riesgos adicionales que actualmente son desconocidos por nosotros, o que actualmente no consideramos importantes.

Riesgos Relacionados con Nuestras Operaciones

La Pandemia COVID-19 ha tenido y continuará teniendo un impacto negativo en nuestras operaciones.

El brote de la enfermedad coronavirus en 2019 ("COVID-19") comenzó en diciembre del 2019, y el 30 de enero de 2020, la Organización Mundial de la Salud ("OMS") declaró el COVID-19 como una emergencia de salud pública de interés internacional. Se emitieron avisos y restricciones de viaje para las personas que viajan desde y hacia ciertas áreas y países, incluyendo, en algunos casos, el cierre de fronteras internacionales. En muchos casos, las aerolíneas suspendieron o redujeron temporalmente los vuelos hacia y desde esas zonas y países. Además, el 8 de marzo de 2020, el Centro para el Control y la Prevención de Enfermedades (*Center for Disease Control and Prevention*, o "CDC", por sus siglas en inglés) del Departamento de Salud y de Servicios Humanos de los Estados Unidos, emitió una recomendación a los viajeros para que pospusieran sus viajes en crucero a nivel mundial y que los adultos mayores, así como los viajeros con problemas de salud subyacentes eviten, entre otras cosas, los viajes largos en avión que no sean esenciales. El 11 de marzo de 2020, la OMS calificó el brote de COVID-19 como una pandemia.

El 20 de marzo de 2020, Estados Unidos cerró su frontera terrestre con México, salvo para permitir viajes esenciales, así como de negocios y de comercio. Al 8 de noviembre de 2021, la frontera terrestre entre México y Estados Unidos permanece abierta para viajes no esenciales. A partir del 6 diciembre de 2021, todos los pasajeros que lleguen a Estados Unidos en vuelos internacionales, deben presentar una prueba negativa de COVID-19, realizada con un día de anterioridad a la fecha de salida, junto con un comprobante de vacunación.

El 23 de marzo de 2020, la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (*Federal Aviation Administration*, o "FAA", por sus siglas en inglés) aprobó una solicitud del Gobernador del Estado Libre Asociado de Puerto Rico ("Puerto Rico") para redirigir todos los vuelos comerciales con destino a Puerto Rico a través del Aeropuerto LMM y que todos los pasajeros fueran examinados por representantes del Departamento de Salud de Puerto Rico. El 30 de marzo de 2020, el Gobernador de Puerto Rico, mediante una orden ejecutiva de duración indefinida, impuso una cuarentena de dos semanas a todos los pasajeros que llegaran al Aeropuerto LMM. A partir del 15 de Julio de 2020, el Gobernador de Puerto Rico, comenzó a implementar las siguientes medidas adicionales: todos los pasajeros deberán usar cubrebocas, llenar una declaración del Departamento de Salud de Puerto Rico y presentar un resultado negativo de la prueba PCR molecular de COVID-19, tomada dentro de las 72 horas anteriores a su llegada a efecto de evitar realizar una cuarentena de dos semanas. A partir del 10 de marzo de 2022, los pasajeros que lleguen en vuelos nacionales no deberán presentar prueba de vacunación ni un resultado negativo en una prueba de COVID-19 con anterioridad a su llegada, y los pasajeros que lleguen en vuelos internacionales deben presentar un resultado negativo de una prueba de COVID-19 realizada dentro del día previo a su salida conjuntamente con evidencia de su prueba de vacunación. El Aeropuerto LMM permanece abierto y en funcionamiento, y al 31 de diciembre de 2021, nuestro volumen total de tráfico de pasajeros aumentó un 99.8% en

comparación con el mismo periodo en 2020. Derivado de la orden ejecutiva firmada el 7 de marzo de 2022, a partir del 10 de marzo de 2022 se elimina el requerimiento de llenar la declaración de viajero o presentar prueba de vacunación en los aeropuertos, así como el requerimiento de vacunas y pruebas negativas de COVID-19 para entrar en establecimientos públicos y privados, tales como restaurantes y centros comerciales.

En la actualidad no hay restricciones de viaje de los Estados Unidos particulares a Colombia en relación con el COVID-19. Sin embargo, a partir del 23 de marzo de 2020, Colombia prohibió la entrada de pasajeros a su territorio, incluyendo a sus propios ciudadanos, y el 24 de marzo de 2020, Colombia comenzó una cuarentena nacional, misma que originalmente se tenía previsto que tuviera una duración hasta el 13 de abril de 2020. Subsecuentemente, la cuarentena fue extendida en varias ocasiones hasta el 31 de agosto de 2020. Desde el 23 de marzo de 2020, todos los vuelos internacionales hacia Colombia, incluidos los vuelos de conexión en Colombia, fueron suspendidos por el gobierno colombiano. Esta suspensión fue extendida al 21 de septiembre de 2020, con ciertas excepciones para emergencias humanitarias y de transporte de carga y bienes, entre otros. Los viajes aéreos nacionales en Colombia fueron suspendidos desde el 25 de marzo de 2020, en consecuencia, nuestras operaciones aéreas en Colombia fueron suspendidas desde dichas fechas. A partir del 1 de septiembre de 2020, algunos de nuestros aeropuertos en Colombia reanudaron los viajes comerciales de pasajeros de conformidad con la fase inicial del plan de conectividad gradual anunciada por la Autoridad de la Aviación Civil en Colombia, y para el 2 de octubre de 2020, todos nuestros aeropuertos de Colombia habían reanudado los viajes comerciales de pasajeros. Los vuelos internacionales a Colombia fueron reanudados el 21 de septiembre de 2020, aunque de manera limitada, como parte de la reactivación gradual. A partir del 1 de febrero de 2022, los pasajeros provenientes de vuelos internacionales hacia Colombia deben presentar su comprobante de vacunación, y los pasajeros que no tengan el esquema completo de vacunación deberán presentar una prueba negativa molecular de PCR de COVID-19 tomada dentro de las 72 horas anteriores a su salida hacia Colombia. Nuestros aeropuertos colombianos permanecen abiertos y en funcionamiento, y al 31 de diciembre de 2021 nuestro tráfico total de pasajeros incrementó en un 149.82% en comparación con el mismo periodo en el 2020.

El gobierno mexicano ha implementado diversas medidas para controlar la propagación del COVID-19, incluyendo acciones de índole extraordinaria, como el cierre de escuelas y la suspensión de actividades no esenciales en las regiones más afectadas del país. Para efectos de dichas medidas, los aeropuertos fueron considerados como esenciales y nuestros aeropuertos mexicanos han continuado en operación. En junio del 2020, el gobierno federal mexicano implementó un sistema de semáforo de cuatro colores para indicar el riesgo y las restricciones impuestas en cada una de las 32 entidades federativas de México. Bajo el color "rojo" del semáforo, únicamente se permiten actividades esenciales. Desde el 21 de marzo de 2022, la Ciudad de México y el resto de las entidades federativas en los que contamos con aeropuertos están en color verde. El sistema de semáforo se actualiza cada quince días. No podemos garantizar que cualquier área que actualmente se encuentre clasificada en verde, amarillo o naranja, no pueda ser clasificada como rojo en el futuro, lo que podría resultar en restricciones a, entre otras cosas, el acceso a las playas y disminuciones en la capacidad permitida en los hoteles. Además, diversos aeropuertos mexicanos han implementado sitios de prueba COVID-19 certificados por el gobierno, los cuales son operados por terceros, a los que se les ha otorgado el espacio para prestar este servicio en los aeropuertos de Cancún, Cozumel, Mérida, Veracruz y Oaxaca.

El alcance total del impacto persistente de COVID-19 en los resultados operativos y financieros a largo plazo de ASUR dependerá de avances futuros, incluidos aquellos que están fuera de nuestro control relacionados con la eficacia y velocidad de los programas de vacunación para frenar la propagación del virus, la aparición y propagación de nuevas variantes del virus como las variantes Delta y Ómicron, las cuales pueden ser resistentes a las vacunas aprobadas en la actualidad, así como los requisitos de pruebas para los pasajeros, el uso obligatorio de cubrebocas y otras restricciones de viaje, son altamente inciertas y no pueden predecirse. Incluso en los casos en los que se han levantado o reducido recomendaciones y restricciones formales, el aumento en la propagación o aparición del COVID-19, podría resultar en la re-implementación de, o en el incremento de dichas recomendaciones y restricciones formales. Además, aunque nuestro tráfico

total de pasajeros ha incrementado en el primer trimestre del 2022 en comparación con primer trimestre del 2021, esperamos que en el 2022 la pandemia de COVID-19 continúe teniendo un impacto en los países y regiones en las que operamos. Hemos tomado una serie de acciones en respuesta a la reducción en la demanda por viajes aéreos, incluyendo (a) el cierre temporal de las terminales 2 y 3 de nuestro Aeropuerto de Cancún (que fueron abiertas nuevamente el 14 de julio de 2020 y el 1 de octubre de 2020, respectivamente), (b) iniciativas de reducción de costos, aunque la mayoría de nuestra estructura de costos es fija, y (c) nuevos acuerdos en México y en Colombia con diversos clientes comerciales o de aerolíneas para prorrogar el plazo de sus pagos, mediante la firma de pagarés con vencimiento menor a un año, incluyendo por cualquier monto anterior adeudado. La mayoría de nuestra estructura de costos es fija, y no se espera que el impacto de la reducción de costos sea significativo frente al potencial declive en los ingresos como resultado de la interrupción en el tráfico aéreo de pasajeros en todas las operaciones de la Compañía.

Aunque las recientes autorizaciones de vacunas y su implementación han suscitado la esperanza de un cambio de rumbo en la pandemia de COVID-19 a finales de este año, las nuevas olas y las nuevas variantes, como Delta y Ómicron, representan una preocupación en el pronóstico, ya que resultan difíciles de contener. Prevemos que en el 2022 la pandemia de COVID-19 continúe impactando a los países y regiones en que operamos. Hemos establecido protocolos de salud y seguridad destinados a mejorar el bienestar de los pasajeros y del personal operativo esencial en los aeropuertos que operamos. Se exige equipo de protección para el personal que labora en las instalaciones, y hay prácticas de sanitización en línea con las directrices establecidas por las autoridades sanitarias locales. Asimismo, en la medida de lo posible, hemos implementado una política de trabajo remoto para el personal.

La pandemia de COVID-19 ha tenido un impacto significativo en la Compañía, y la prolongación en la disminución de la demanda de viajes aéreos podría tener un efecto material adverso en el negocio, resultados operativos, situación financiera y liquidez de la Compañía.

Acontecimientos a nivel internacional, incluyendo actos terroristas, guerras, conflictos armados y epidemias globales, podrían tener un impacto negativo en la aviación internacional.

Acontecimientos internacionales como los ataques terroristas ocurridos en los Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001, las distintas guerras, conflictos armados y crisis de salud pública, tales como la epidemia de Influenza A/H1N1 de 2009-2010 y el brote de COVID-19, han interrumpido la frecuencia y las tendencias de viajes aéreos a nivel mundial en los años recientes. El brote de COVID-19 ha tenido y podría continuar teniendo un impacto negativo en nuestras operaciones. Véase la Sección *"Factores de Riesgo - Riesgos relacionados con nuestras operaciones – La Pandemia de COVID-19 ha tenido y continuará teniendo un impacto negativo en nuestras operaciones"*.

Históricamente, la mayoría de nuestros ingresos han sido por servicios aeronáuticos, y la fuente principal de nuestros ingresos aeronáuticos son las cuotas cobradas a pasajeros. Las cuotas cobradas a pasajeros consisten en aquéllas que las aerolíneas cobran por nuestra cuenta a cada pasajero (salvo a diplomáticos, niños o pasajeros en tránsito o de conexión) que sale de las terminales aeroportuarias que nosotros operamos. En el 2020 y 2021, las cuotas cobradas a pasajeros representaron el 26.1% y 36.7% de nuestros ingresos consolidados, respectivamente.

El 2 de enero de 2022, se desataron confrontaciones violentas en el departamento de Arauca en Colombia, derivado de que miembros del Ejército de Liberación Nacional ("ELN"), se enfrentaron con disidentes de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia ("FARC"). El control sobre las economías informales, incluyendo el tráfico de droga a Venezuela dieron origen al conflicto, y resultó en muertes, detenciones ilegales, desplazamiento masivo y el riesgo de desplazamiento masivo forzado en las municipalidades contiguas, en particular en Tame, Fortul, Saravena y Arauquita. El conflicto continuó escalándose en los meses siguientes, y permanece incierta la posibilidad de alcanzar un potencial acuerdo entre el ELN y las FARC. Aunque nuestras operaciones comerciales en Colombia no se vieron afectadas por estos

acontecimientos, una intensificación de dicho conflicto podría afectar el tráfico de pasajeros en el aeropuerto El Caraño, que históricamente se ha visto afectado por los conflictos de las guerrillas, y se ha experimentado una disminución en el tráfico de pasajeros a 302,900 pasajeros en el 2021, en comparación con 384,500 pasajeros en el 2019.

El 24 de febrero de 2022, las fuerzas rusas iniciaron una acción militar significativa en contra de Ucrania, y a la fecha de este reporte han continuado los trastornos y el conflicto constante en la región. El impacto a Ucrania, así como las acciones adoptadas por otros países, podría tener un efecto material adverso en nuestras operaciones. Cualquier incremento generalizado en los enfrentamientos en Ucrania, aunque no sean ocasionados o dirigidos a la industria aérea en particular, o el temor de, o las precauciones tomadas en anticipación de potenciales ataques militares, tales como la elevación de alertas nacionales, restricciones de viaje, cancelación o re-orientación de vuelos, y nuevas regulaciones de seguridad, entre otros (y el impacto económico relacionado con dichos sucesos) podrían resultar en una disminución en el tráfico de pasajeros y en incrementos en costos a la industria aérea como resultado de los nuevos requisitos de seguridad y podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, resultados de operación, panorama y condición financiera.

Toda vez que nuestros ingresos dependen en gran parte del nivel de tráfico de pasajeros en nuestros aeropuertos, un incremento general en las hostilidades relacionadas con represalias en contra de organizaciones terroristas, grupos armados, conflictos adicionales en el Medio Oriente o Ucrania, pandemias o brotes de epidemias como la Influenza A/H1N1, el SARS, la influenza aviar, el COVID-19 u otros eventos de interés internacional (y cualquier impacto económico relacionado con dichos eventos) podría resultar en la disminución del tráfico de pasajeros, así como en el aumento en los costos a la industria de transporte aéreo y, en consecuencia, podría causar un efecto material adverso en nuestro negocio, nuestros resultados de operación, proyecciones y situación financiera.

Huracanes y otros desastres naturales han afectado adversamente nuestro negocio en el pasado y podrían hacerlo de nuevo en el futuro.

La región del sureste de México y de Puerto Rico, al igual que otros destinos en el Caribe es propensa a huracanes, particularmente durante el tercer trimestre de cada año. Asimismo, algunas regiones del sureste de México, de la región del caribe de Colombia y Puerto Rico, también son propensas a terremotos. Los desastres naturales pueden impedir llevar a cabo nuestras operaciones, dañar la infraestructura necesaria para llevar a cabo nuestras operaciones y/o afectar adversamente los destinos utilizados por nuestros aeropuertos. La realización de cualquiera de estos eventos podría reducir nuestro volumen de tráfico de pasajeros. Los desastres naturales ocurridos en los destinos en que prestamos servicios han afectado de manera adversa y podrían afectar adversamente en un futuro, nuestro negocio, resultados de operación, perspectivas y situación financiera. Algunos expertos consideran que el cambio climático derivado del calentamiento global podría ocasionar en el futuro un incremento en la frecuencia e intensidad de los huracanes. Nuestras instalaciones cuentan con seguros que cubren daños causados por desastres naturales, accidentes y otros eventos similares, pero no contamos con seguros que cubran pérdidas a causa de la interrupción de nuestro negocio. Más aún, no podemos asegurar que las pérdidas causadas por daños a nuestras instalaciones no excederán los límites preestablecidos en las pólizas de seguro correspondientes.

El 21 de octubre de 2005, el Huracán Wilma golpeó la Península de Yucatán, causando daños severos a la infraestructura en los aeropuertos de Cancún y Cozumel y a nuestro edificio de oficinas administrativas en Cancún. El huracán también causó daños extensivos a la infraestructura hotelera y turística de Cancún, la región de la Riviera Maya y Cozumel, lo cual provocó una reducción a corto plazo en el tráfico aéreo de pasajeros en nuestros aeropuertos mexicanos, que duró tres trimestres fiscales.

El 20 de septiembre de 2017, el Huracán María golpeó a Puerto Rico, dañando al Aeropuerto LMM en San Juan, Puerto Rico y causando daños significativos en toda la isla. A las 7:30 pm del 19 de septiembre de 2017, se suspendieron las operaciones en el Aeropuerto LMM y reanudaron de forma limitada el 21 de

septiembre de 2017 con 10 vuelos, incrementando de forma progresiva a 41 vuelos diarios para finales de septiembre de 2017. Las operaciones en el Aeropuerto LMM regresaron al horario regular durante el cuarto trimestre del 2017. Las terminales del Aeropuerto LMM sufrieron daños mínimos en secciones que se encontraban fuera de operación con anterioridad al cierre del aeropuerto. La infraestructura del aeropuerto se encontraba asegurada contra estos sucesos. El huracán causó daños considerables a la infraestructura hotelera y de turismo en Puerto Rico, lo que provocó una reducción considerable en el tráfico aéreo de pasajeros del Aeropuerto LMM. Durante el tercer y cuarto trimestre del 2017, nuestro tráfico aéreo en Puerto Rico disminuyó en un 15.8%, en comparación con el mismo periodo del 2016. El tráfico de pasajeros en Puerto Rico también nos disminuyó en 0.4% en 2018, en comparación con el 2017.

En septiembre de 2017, una serie de terremotos sacudió el centro y sureste de México. El 7 de septiembre de 2017, un terremoto de 8.1 grados de magnitud golpeó a Chiapas, Oaxaca, dejando un saldo de 98 fallecidos, con más de 300 personas heridas, provocando la emisión de la alerta de tsunamis para toda la costa del Pacífico en Centroamérica, por parte del Centro de Alertas de Tsunamis del Pacífico (*Pacific Tsunami Warning Center*), y causando daños en edificios y calles de la Ciudad de México. El 19 de septiembre de 2017, un terremoto de 7.1 grados de magnitud afectó los estados de Puebla y Morelos, así como en la zona metropolitana de la Ciudad de México, dejando un saldo de 370 fallecidos y más de 6,000 personas heridas. El terremoto provocó el colapso de al menos 44 edificios en la Ciudad de México y la suspensión temporal de las operaciones en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Finalmente, el 23 de septiembre de 2017, un terremoto de 6.1 grados de magnitud golpeó a Oaxaca, dejando un saldo de 6 fallecidos y de 7 personas heridas, resultando en un total de \$9.4 mil millones de Pesos en daños. Ni el terremoto de la Ciudad de México ni el terremoto de Oaxaca causaron daños sustanciales a nuestras instalaciones o resultaron en interrupciones relevantes a nuestras operaciones.

Entre diciembre de 2019 y febrero de 2020, una serie de terremotos sacudieron Puerto Rico. El primer terremoto de estos fue el 28 de diciembre de 2019, de 4.7 grados de magnitud. El último terremoto sucedió el 4 de febrero de 2020, con una magnitud de 5.0 grados. El mayor de los terremotos fue de 6.4 grados de magnitud el 7 de enero de 2020. El Gobernador de Puerto Rico declaró estado de emergencia posterior al terremoto del 7 de enero de 2020. La serie de terremotos provocó apagones y desabasto de agua en Puerto Rico y se estima que hubo pérdidas económicas de más de USD\$3 mil millones de Dólares. El Aeropuerto LLM permaneció abierto durante los terremotos. Los terremotos no causaron daños significativos al Aeropuerto LLM y no hubo mayores interrupciones a nuestras operaciones.

Los efectos de derrames de petróleo podrían afectar adversamente nuestro negocio.

El golfo de México es actualmente centro de actividad de perforación y extracción petrolera en aguas profundas. La perforación y extracción petrolera en aguas profundas conlleva riesgos importantes.

El 21 de abril de 2010, estalló la plataforma de perforación "*Deepwater Horizon*" operada por British Petroleum en el golfo de México. La plataforma de perforación se encontraba a 41 millas de las costas de Luisiana, en Estados Unidos. La explosión y hundimiento de la plataforma causó un enorme derrame de petróleo que se extendió a lo largo de la costa de los Estados Unidos en el golfo de México, alcanzando algunas costas de los estados de Florida, Luisiana, Misisipi, Alabama y Texas.

British Petroleum realizó diversas maniobras para tratar de contener el derrame y capturar el petróleo. El 19 de septiembre de 2010, el pozo fue sellado con éxito y declarado "efectivamente muerto".

El derrame no alcanzó los destinos que reciben servicios de nuestros aeropuertos mexicanos. Sin embargo, si el derrame del golfo de México alcanza las costas de los destinos servidos por nuestros aeropuertos o en caso de que ocurran otros derrames de petróleo u otros desastres similares, los destinos utilizados por nuestros aeropuertos podrían verse afectados, reduciendo con ello, nuestro volumen de tráfico de pasajeros. Derrames de petróleo u otros desastres similares en o alrededor de los destinos

utilizados por nuestros aeropuertos podrían afectar nuestro negocio, resultados de operación, perspectivas y situación financiera.

Nuestro negocio podría verse afectado por un desaceleramiento en las economías de los Estados Unidos, México o Colombia.

La industria de aerotransporte, y en consecuencia, nuestros resultados de operaciones, están substancialmente influenciados por las condiciones económicas en México, Colombia y Estados Unidos. En el 2019, 2020 y 2021, el 55.7%, 66.2% y 76.4%, respectivamente, de los pasajeros internacionales de nuestros aeropuertos mexicanos llegaron o salieron en vuelos originados en o con destino a los Estados Unidos. El 52.5%, 45.5% y 49.1% de nuestros ingresos derivados de cuotas cobradas a pasajeros en México en el 2019, 2020 y 2021, respectivamente, tuvieron origen en cuotas cobradas a pasajeros internacionales. De manera similar, en el 2019, 2020 y 2021, el 48.8%, 55.9%, y 51.7%, respectivamente, de pasajeros en nuestros aeropuertos en México, viajaron en vuelos nacionales en México. El 47.5%, 54.5% y 50.9% de nuestros ingresos derivados de cuotas cobradas a pasajeros en México en el 2019, 2020 y 2021, respectivamente, provinieron de cuotas cobradas a pasajeros de vuelos nacionales de México. Cuando las economías de los Estados Unidos o de México están en recesión, el número de pasajeros internacionales en nuestros aeropuertos mexicanos saliendo o llegando de vuelos originados en o con destino a los Estados Unidos se ha visto afectado adversamente. De manera similar, una recesión en la economía de Colombia podría ocasionar una disminución en el número de pasajeros nacionales en Colombia en nuestros aeropuertos de Colombia. En el 2019, 2020 y 2021, el 41.8%, 41.1%, y 38.3% de nuestros ingresos, respectivamente, derivados de cuotas cobradas a pasajeros en Colombia, provinieron de cuotas cobradas a pasajeros de vuelos nacionales en Colombia.

El brote de COVID-19 ha afectado negativamente a las economías y los mercados financieros de muchos países, incluyendo a los Estados Unidos, México y Colombia. Aunque las recientes autorizaciones de vacunas y su implementación han suscitado la esperanza de un cambio de rumbo en la pandemia de COVID-19 para finales de este año, las nuevas olas y las nuevas variantes, como Delta y Ómicron, representan una preocupación en el pronóstico. El crecimiento puede verse obstaculizado si las olas del virus (incluyendo las nuevas variantes como Delta y Ómicron) resultan difíciles de contener, y los contagios y las muertes aumentan rápidamente antes de que las vacunas estén disponibles. La pandemia de COVID-19, junto con las medidas aplicadas por las autoridades gubernamentales para contener y mitigar los efectos de COVID-19, incluyendo el cierre de negocios de infraestructura no esenciales, controles fronterizos más estrictos, cuarentenas rigurosas y distanciamiento social, desencadenaron una importante recesión económica en México, Colombia y Estados Unidos (incluyendo Puerto Rico). En la medida en que el brote de COVID-19 continúe impactando la economía de estos países dependerá de acontecimientos futuros, que son altamente inciertos y no pueden predecirse, incluyendo la duración y alcance del brote de COVID-19, así como las medidas adoptadas para contener o tratar dicho brote, incluyendo el desarrollo, acceso a, y distribución de, vacunas en los Estados Unidos, México y Colombia, así como en el resto del mundo. En consecuencia, es posible que los Estados Unidos, México y Colombia experimenten una importante contracción económica, ya que estos países técnicamente han caído en una recesión en el 2020 derivado del brote de COVID-19. El alcance y el efecto de esas recesiones es difícil de predecir, incluso si dichas recesiones y cualquier recuperación, sean similares a los periodos anteriores de recesión y recuperación.

No podemos predecir cómo pueden evolucionar las condiciones económicas en Estados Unidos en el futuro, ni cómo afectarán estas condiciones a las decisiones de turismo y viajes. Además, el hecho de que los destinos atendidos por nuestros aeropuertos sean considerados como sustitutos adecuados de otros destinos turísticos depende de una serie de factores, incluyendo la percepción de la violencia y seguridad, el atractivo, la viabilidad económica y la asequibilidad de Cancún, Cozumel y la Riviera Maya como destinos vacacionales deseables. No somos capaces de controlar muchos de estos factores, por lo tanto, no les podemos asegurar que este efecto de sustitución pueda volver a ocurrir si Estados Unidos experimenta otra recesión. Salvo por Cancún, entre los pasajeros en viajes de placer en México, los destinos atendidos por nuestros aeropuertos generalmente no son percibidos como destinos económicos, y como resultado, no se beneficiaron, y es poco probable que se

beneficien en el futuro del efecto de sustitución que consideramos ocurrió con respecto a los pasajeros viajando de o con destino a los Estados Unidos. Adicionalmente, una porción de nuestros pasajeros nacionales en México son pasajeros de negocios, cuya demanda de viaje se vio adversamente afectada por la pandemia del COVID-19.

Además, los acontecimientos políticos y sociales en México, Colombia y en los Estados Unidos, respecto de los cuales no tenemos control, podrían afectar el entorno económico en México, Colombia y en los Estados Unidos, y, en consecuencia, podrían contribuir a la incertidumbre económica. Dichas condiciones podrían impactar adversamente nuestro negocio y resultados de operación.

La economía de Puerto Rico ha estado en una recesión desde el 2006 y sus condiciones han empeorado en los últimos años, particularmente como resultado de los Huracanes Irma y María en el 2017, y por la pandemia del COVID-19. Derivado del incumplimiento de varias entidades gubernamentales de Puerto Rico respecto de su obligación de realizar ciertos pagos para el servicio de su deuda insoluta, el 30 de junio de 2016, se promulgó la Ley sobre la Supervisión, Gestión y Estabilidad Económica de Puerto Rico (*Puerto Rico Oversight, Management and Economic Stability Act*, o “PROMESA”, por sus siglas en inglés). PROMESA le proporcionó a Puerto Rico acceso a herramientas similares a las de la quiebra y estableció un marco de supervisión fiscal que contiene medidas que incluyen, entre otras, el establecimiento de un Consejo de Supervisión con siete miembros para supervisar el desarrollo de los planes presupuestales y fiscales del gobierno y de los organismos de Puerto Rico. En lo particular, PROMESA le permitió al Consejo de Supervisión solicitar a las cortes de los Estados Unidos reestructurar deuda en nombre del gobierno central de Puerto Rico.

En septiembre de 2019, el Consejo de Supervisión presentó un plan conjunto para el ajuste del Distrito de Puerto Rico a la Corte de Distrito de los Estados Unidos. Sin embargo, a finales de diciembre de 2019 y enero de 2020, una serie de terremotos y sus réplicas, causaron grandes daños a parte de la infraestructura de Puerto Rico. Además, Puerto Rico se vio significativamente afectado por la pandemia de COVID-19 que comenzó a principios del 2020, y que ha tenido un efecto sustancialmente adverso sobre la salud de su población y en la actividad económica. El impacto combinado de los huracanes Irma y María, los terremotos y sus réplicas, así como la pandemia afectaron significativamente el programa y los esfuerzos del Consejo de Supervisión para reestructurar la deuda de Puerto Rico y podría seguir teniendo efectos sustancialmente adversos en la economía de Puerto Rico. El 18 de enero de 2022, después de diversas modificaciones y reformas, la Corte de Distrito de los Estados Unidos para el Distrito de Puerto Rico, emitió una orden confirmando el plan de ajuste conjunto modificado por el Consejo de Supervisión. El 23 de febrero de 2022, el Consejo de Supervisión anunció la certificación de un plan fiscal revisado para Puerto Rico, que financia el plan de ajuste conjunto revisado y refleja un incremento en el financiamiento federal y el efecto del financiamiento al estímulo federal en el crecimiento económico. El 15 de marzo de 2022 entró en vigor el plan de ajuste conjunto revisado. Sin embargo, diversas partes han apelado ante el Tribunal de Apelación de los Estados Unidos para el Primer Circuito la orden del Tribunal de Distrito que confirma el plan de ajuste conjunto. Estas apelaciones se encuentran pendientes actualmente, con una audiencia oral programada para el día 28 de abril de 2022, y es incierto el posible impacto que pudieren llegar a tener en el plan de ajuste revisado. También es incierto el impacto que, lo anteriormente expuesto, tendrá en las futuras condiciones comerciales y económicas de Puerto Rico. Asimismo, una prolongación de la crisis fiscal en Puerto Rico, o un deterioro de la crisis, podría tener un efecto adverso en la economía de Puerto Rico. Aerostar Airport Holdings, LLC, nuestra subsidiaria en la cual tenemos una participación accionaria del 60% y con el Consejo de Inversiones de las Pensiones del Sector Público (*Public Sector Pension Investment Board*, “PSP Investments”) que tiene una participación del 40% en la misma, y cuyos resultados hemos consolidado con nuestros estados financieros, ha operado el Aeropuerto LMM de Puerto Rico desde el 27 de febrero de 2013. El deterioro de las condiciones económicas en Puerto Rico puede afectar de manera negativa al negocio y a los resultados de operación del Aeropuerto LMM.

Los cambios en la política migratoria y fronteriza de los Estados Unidos podrían afectar adversamente el tráfico de o con destino a México y Colombia.

Los resultados de las acciones presidenciales y legislativas en los Estados Unidos podrían resultar en cambios

significativos con, y en incertidumbre respecto de, la política migratoria y fronteriza. La reforma migratoria, especialmente en relación con México, continúa captando una atención significativa en la esfera pública y en el Congreso de los Estados Unidos. En caso que se apruebe nueva legislación federal migratoria, dichas leyes podrían incluir disposiciones que podrían dificultar a los ciudadanos mexicanos y colombianos trasladarse entre México y Colombia, respectivamente, con los Estados Unidos. Adicionalmente, nueva legislación migratoria, fronteriza y de comercio, podría ocasionar condiciones económicas inciertas en México que podrían afectar los viajes de placer o negocios, incluyendo el traslado de o con destino a México. Dichas restricciones podrían causar un efecto material adverso en nuestros resultados de tráfico de pasajeros.

Las fluctuaciones en los precios internacionales del petróleo podrían reducir la demanda del transporte aéreo.

El combustible de los aviones representa un costo significativo para las aerolíneas. Los precios internacionales de dicho combustible experimentaron mucha volatilidad en años recientes. La mayoría de las aerolíneas que utilizan nuestros aeropuertos utilizan combustible para jet basado en keroseno. El precio de dicho combustible se determina con base en el precio corriente de la costa del golfo de Estados Unidos. No obstante este precio ha disminuido desde su máximo de USD\$4.81 Dólares por galón el 12 de septiembre de 2008, durante el 2021 continuó fluctuando, con un máximo de USD\$2.32 Dólares por galón el 9 de noviembre de 2021 y un mínimo de USD\$1.31 Dólares por galón el 4 de enero de 2021, según la Administración de Información de Energía (*Energy Information Administration*) del Departamento de Energía de los Estados Unidos (*Department of Energy of the United States*). Al 4 de abril de 2022, el precio de mercado del combustible para jet en la costa del golfo de Estados Unidos, era de USD\$3.81 Dólares por galón. El precio del combustible puede estar sujeto a futuras fluctuaciones resultado de una reducción o incremento en la producción de petróleo por parte de los países productores de petróleo, voluntaria o involuntaria, otras fuerzas de mercado, un incremento generalizado de las tensiones internacionales o ataques terroristas. Adicionalmente, entendemos que algunas aerolíneas han contratado coberturas respecto del precio del combustible. Derivado de la disminución del precio del combustible, existen reportes que indican que las coberturas han causado que dichas aerolíneas incurran en pasivos. El incremento en costos podría provocar un incremento en los precios de los boletos de avión, lo cual, a su vez, podría disminuir la demanda de la transportación aérea, causando como consecuencia un efecto negativo en nuestros ingresos y resultados de operación. Nuestro negocio podría ser impactado negativamente por la volatilidad de los precios de hidrocarburos, como resultado, o como consecuencia de la amenaza, de las actividades rusas en Ucrania, y, como resultado, o como consecuencia de la amenaza, de que Rusia amplíe su producción de petróleo y gas para financiar sus actividades en Ucrania y desestabilice los mercados energéticos mundiales. Los precios del petróleo son especialmente sensibles a las amenazas reales y percibidas a la estabilidad política mundial y a los cambios en la producción de los países miembros de la Organización de Países Exportadores de Petróleo. Un aumento real, o la amenaza de un aumento, de las actividades militares rusas en Ucrania podría llevar a una mayor volatilidad en los precios mundiales del petróleo y del gas. Adicionalmente, las sanciones comerciales y monetarias en respuesta a futuros acontecimientos relacionados con el desplazamiento de unidades militares rusas en Ucrania, podrían afectar significativamente a los precios y a la demanda de petróleo en todo el mundo y provocar una perturbación en el sistema financiero mundial, lo que a su vez podría afectar materialmente a nuestro negocio y situación financiera.

La pérdida o suspensión de operaciones de uno o más de nuestros clientes clave podría resultar en la pérdida de una cantidad significativa de nuestros ingresos.

La industria mundial de aerolíneas ha experimentado y continúa experimentando dificultades financieras significativas, principalmente por las solicitudes de quiebra que se han presentado por parte de varias de las principales aerolíneas y por las alarmas recientes respecto de la rentabilidad de la industria. En octubre de 2021, la Asociación de Transporte Internacional Aéreo (*International Air Transport Association*, o "IATA", por sus siglas en inglés), emitió sus proyecciones financieras de la industria mundial de las aerolíneas para

2021, estimando una pérdida neta después de impuestos de aproximadamente USD\$51.8 mil millones de Dólares debido a los efectos por la pandemia del COVID-19. La IATA anunció que se espera que las pérdidas netas de la industria aérea se reduzcan a USD\$11.6 mil millones de Dólares. El impacto económico provocado por el brote de COVID-19, que se ha dejado sentir con mayor intensidad en las compañías aéreas, ha desencadenado y continuará desencadenando nuevas insolvencias dentro del sector aéreo mundial.

Nuestro negocio y resultados de operación podrían verse afectados adversamente si no continuamos generando porcentajes comparables de ingresos regulados en México de nuestros clientes clave, como por ejemplo American Airlines (que representó el 9.4% de nuestros ingresos en el 2019, el 11.8% en el 2020 y el 12.1% en el 2021), United Airlines (que representó el 9.0% de nuestros ingresos en el 2019, el 8.6% en el 2020 y el 10.5% en el 2021) y ABC Aerolíneas, S.A. de C.V. ("Interjet") (que representó el 10.6% de nuestros ingresos en el 2019 y el 5.0% de nuestros ingresos en el 2020). A partir del 11 de diciembre de 2020, Interjet ha detenido todos los vuelos, y no está claro si Interjet reanudará sus operaciones.

Durante el 2020, Avianca Holdings, S.A. y algunas de sus subsidiarias y empresas afiliadas (el 12 de mayo de 2020), LATAM Airlines Group, S.A. y algunas de sus subsidiarias y empresas afiliadas (el 26 de mayo de 2020) y Grupo Aeroméxico, S.A.B de C.V. y algunas de sus subsidiarias y empresas afiliadas (el 30 de junio de 2020) solicitaron la protección de bancarrota en los Estados Unidos, y todos ellos argumentaron la presión sobre sus respectivos negocios por la pandemia de COVID-19.

En relación con los procedimientos de LATAM y Avianca, hemos seguido recibiendo el pago de Avianca y LATAM por los importes vencidos, después de sus respectivas solicitudes de quiebra. No ha habido una asunción o rechazo de los acuerdos con Avianca y LATAM. No hemos presentado pruebas o reclamos en ninguno de los procedimientos. En el procedimiento de LATAM, LATAM presentó una reclamación contingente, no liquidada y disputada en nombre de Aeropuerto de Cancún, S.A. de C.V. por una cantidad desconocida, sin valor de reclamación actual. En el procedimiento de Avianca, ésta no presentó ninguna reclamación con respecto a los aeropuertos que operamos.

En relación con el proceso de quiebra del capítulo 11 de Aeroméxico (los "Procesos del Capítulo 11"), hemos firmado dos contratos, el primero en abril de 2020 y el otro en julio de 2020, en términos de los cuales se prorrogó el pago de \$213.4 millones de Pesos en concepto de cargos a pasajeros que se nos adeudaban, y en los que se requiere a Aeroméxico el pago de esos montos en parcialidades para concluir en abril de 2021. En relación con dichos cargos a pasajeros, las terminales aeroportuarias que operamos presentaron comprobantes de reclamación en los Procesos del Capítulo 11. El 19 de mayo de 2021, el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York, le autorizó a Aeroméxico la celebración de estos contratos, de tal manera que Aeroméxico tenía la obligación de continuar con el cumplimiento de sus obligaciones en virtud de dichos contratos y arrendamientos y está obligado al pago de todos los montos vencidos y a subsanar todos los incumplimientos conforme a dichos contratos y arrendamientos. A la fecha de este Reporte Anual, Aeroméxico ha pagado todas las cantidades adeudadas conforme a dichos contratos. A finales de marzo del 2019, Interjet sufrió una serie de demoras y cancelaciones, derivado parcialmente de una escasez de trabajadores para atender todos los vuelos de Interjet programados en ese periodo. El 11 de diciembre de 2020, Interjet detuvo todos los vuelos y no ha reanudado sus operaciones.

El 27 de marzo de 2020, se aprobó la Ley de Ayuda, Alivio, y Seguridad Económica por Coronavirus en Estados Unidos (*Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security (CARES) Act*, o "Ley CARES"), que otorgaba, entre otras cosas, apoyo financiero a aerolíneas y aeropuertos con sede en los Estados Unidos. Varios de nuestros clientes fueron partícipes de la ayuda proporcionada por la Ley CARES. No obstante los efectos continuos de la pandemia de COVID-19 sobre las aerolíneas, es posible que no se proporcione ayuda adicional en el futuro, ni que se ponga a disposición de nuestros clientes con sede fuera de los Estados Unidos ayudas gubernamentales similares.

Ninguno de nuestros contratos con alguna aerolínea que sea de nuestros principales clientes los obliga a

continuar prestando sus servicios en nuestros aeropuertos y no podemos asegurar que las aerolíneas competidoras buscarán incrementar sus vuelos si cualquiera de estas aerolíneas redujera el uso de nuestros aeropuertos. Nuestros contratos vigentes con aerolíneas que son nuestros clientes principales en nuestros aeropuertos mexicanos han sido renovados, excepto por nuestro contrato con Interjet. No tenemos contrato alguno que termine antes del 8 de abril de 2022. Respecto de nuestros aeropuertos colombianos, nuestra subsidiaria Airplan les cobra varias cuotas a las aerolíneas (en relación con las rutas nacionales e internacionales y con el desarrollo). Las tarifas son establecidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil o Aerocivil, mediante la Resolución 04530 de 2007. A partir del 31 de diciembre de 2021, en nuestros aeropuertos colombianos las siguientes aerolíneas estuvieron sujetas a esas tarifas: Aerorepública (COPA), Viva Air, LATAM, American Airlines, Tampa Cargo, LAN Cargo, Sky Lease, entre otras.

Esperamos continuar generando una parte significativa de nuestros ingresos de un número relativamente pequeño de aerolíneas en el futuro previsible. Nuestro negocio y resultados de operación podrían verse afectados negativamente de manera significativa si no continuamos generando porcentajes comparables de ingreso de nuestros clientes clave.

Adicionalmente, la legislación mexicana prohíbe a aerolíneas internacionales transportar pasajeros de un aeropuerto mexicano a otro aeropuerto en territorio mexicano (salvo que el vuelo haya partido originalmente desde un aeropuerto ubicado fuera de territorio mexicano), lo cual limita el número de aerolíneas que prestan el servicio de transportación aérea doméstica en México. En consecuencia, esperamos continuar generando una parte significativa de nuestros ingresos del tráfico aéreo nacional en México de un número limitado de aerolíneas.

Además, algunos de nuestros clientes comerciales pueden tener dificultades realizando sus pagos a nuestros aeropuertos, incluso durante el brote de COVID-19 y la disminución del tráfico aéreo. Estas dificultades podrían dar lugar a intentos para renegociar las condiciones de los arrendamientos y pagos de nuestros clientes comerciales, pero no podemos garantizar que cualquier intento de renegociación tenga éxito. En caso de que las renegociaciones no tengan éxito, algunos clientes comerciales pueden optar por abandonar nuestros espacios comerciales. No podemos garantizar que podamos volver a alquilar los espacios comerciales desocupados. Cualquier proceso de renegociación, cancelación de arrendamientos comerciales o intento para arrendar los espacios vacantes, podría hacernos incurrir en costos y tener un efecto negativo en nuestros ingresos.

Podríamos estar sujetos a multas, penalidades y otras consecuencias negativas por parte de las autoridades fiscales mexicanas, derivadas de nuestra apelación en contra del tratamiento fiscal a las concesiones aeroportuarias en el Aeropuerto de Cancún.

Al concluir la licitación de las acciones del grupo aeroportuario mexicano que se convirtió en ASUR, la SICT accedió a que el concesionario amortizara el valor de la concesión a una tasa anual del 15.0% para efectos fiscales. Contrario a lo anterior, en febrero de 2012 la SHCP determinó que la decisión de la SICT era inválida y que debería haberse aplicado una tasa del 2.0%. En abril de 2012 interpusimos una apelación para revocar dicha determinación. En mayo de 2013, mientras nuestra apelación continuaba pendiente de resolución, el gobierno federal implementó un programa de amnistía fiscal para impuestos federales, en el cual participamos mediante el pago de \$128.3 millones de Pesos, a fin de saldar un crédito fiscal con la SHCP únicamente respecto del impuesto sobre la renta. Sin embargo, nuestra participación en el programa de amnistía fiscal no tuvo impacto en nuestra apelación independiente respecto del monto de las distribuciones adeudadas por ASUR con respecto a la participación obligatoria de los trabajadores en las utilidades de las empresas, establecida por la Ley Federal del Trabajo. A partir del 8 de abril de 2022, nuestra apelación continúa pendiente de resolución respecto de dichas distribuciones. En caso de que perdiéramos la apelación, estimamos que nos podría ser requerido el pago de \$116.0 millones de Pesos.

La Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) podría disminuir la calificación de

seguridad aérea de México, lo que podría resultar en una disminución del tráfico aéreo entre los Estados Unidos y nuestros aeropuertos.

La FAA evalúa el marco legal en materia de aviación civil y de los temas relacionados con el monitoreo, entrenamiento de personal y de los procesos de inspección relacionados con la normatividad emitida por la Organización Internacional de la Aviación Civil (*International Civil Aviation Organization*, o "ICAO", por sus siglas en inglés). Como resultado de la visita de la FAA a la Agencia Federal de Aviación Civil ("AFAC") entre octubre de 2020 a febrero de 2021, el 25 de mayo de 2021 la FAA bajó de categoría a la calificación de seguridad aérea de México, de la Categoría 1 de la ICAO a la Categoría 2 de la ICAO. El descenso de categoría se debió a 24 problemas en materia de seguridad aérea de México, que fueron identificados como un incumplimiento de los estándares mínimos de seguridad de la ICAO.

Como resultado de la visita de la FAA a la Dirección General de Aeronáutica Civil (actualmente la AFAC) entre enero y julio de 2010, el 30 de julio de 2010 la FAA había descendido previamente la calificación de seguridad aérea de México de la Categoría 1 a la Categoría 2. El descenso se atribuyó a un número insuficiente de inspectores de vuelo y en elementos de organización de la Dirección General de Aeronáutica Civil (actualmente la AFAC).

Las consecuencias de dichos descensos en calificación de seguridad incluyeron la suspensión del derecho de operar códigos compartidos y la restricción a las aerolíneas mexicanas para incrementar la frecuencia de, u adicionar nuevas rutas a, los Estados Unidos. Durante el 2019, 2020 y 2021, el 3.0%, 1.2% y el 0.8%, respectivamente, de los pasajeros que viajaron a través de nuestros aeropuertos, lo hicieron en vuelos operados por aerolíneas mexicanas provenientes de o con destino a los Estados Unidos. No podemos asegurar por cuánto tiempo se mantendrá esta calificación, y no podemos predecir el impacto que tendrá dicho descenso en nuestro tráfico de pasajeros, resultados de operación o en la percepción del público sobre la seguridad de nuestros aeropuertos.

Nuestro negocio depende en gran medida de los ingresos del Aeropuerto Internacional de Cancún.

En el 2021, \$6,893.2 millones de Pesos (incluyendo el ingreso por servicios de construcción) o el 52.7% de nuestros ingresos, derivaron de las operaciones del Aeropuerto Internacional de Cancún. Durante el 2019, 2020 y 2021, el Aeropuerto Internacional de Cancún representó el 74.6%, el 74.2%, y el 76.6%, respectivamente, de nuestro tráfico de pasajeros en México, y el 54.8%, 51.9%, y el 58.2%, respectivamente, de nuestras operaciones de tráfico aéreo en México. El atractivo de Cancún como un destino turístico y la afluencia turística de esa área dependen de diversos factores, muchos de los cuales están fuera de nuestro control. Por ejemplo, algunos medios de comunicación continúan reportando un aumento en el nivel de violencia relacionada con el tráfico de droga en México. A pesar que dichos reportes en general indican que este incremento de violencia afecta principalmente a ciudades al norte y en la costa oeste de México y en general no se encuentra dirigido hacia turistas, los reportes pudieron haber creado una percepción de que México se ha convertido en un lugar menos seguro para visitar. En consecuencia, consideramos que es posible que dicha percepción haya afectado negativamente el atractivo de Cancún como un destino turístico. Esta percepción pudo haber sido impulsada aún más por las advertencias de viaje emitidas por el Departamento de Estado de los Estados Unidos el 22 de agosto de 2017, el 10 de enero de 2018 y el 17 de diciembre de 2019, en las cuales se listó a Cancún como un destino en México en el que los turistas deben ser cautelosos. Además, en marzo de 2018, el Departamento de Estado de los Estados Unidos emitió una advertencia de seguridad para Playa del Carmen, un popular destino turístico que atrae a los ciudadanos de los Estados Unidos y el cual es cubierto por el Aeropuerto Internacional de Cancún. Además, durante los años 2018 y 2019, la presencia de sargazo en las playas del estado de Quintana Roo redujo el turismo en la zona y provocó una reducción de los pasajeros durante algunas temporadas, principalmente en el verano. La Comisión Presidencial para la Llegada del Sargazo al Caribe Mexicano estimó que el Sargazo causó daños económicos por un valor de \$5.286 millones de Pesos en el 2018. En 2019, la presencia del sargazo causó una reducción de casi el 30% del turismo en las playas de la Península de Yucatán. No se han determinado las razones para explicar la cantidad récord de sargazo y

su considerable disminución después de septiembre de 2019. El 8 de septiembre de 2020 y el 8 de diciembre de 2021, el Departamento de Estado de Estados Unidos, emitió una advertencia de viaje Nivel 3 para que se reconsiderara viajar a México debido al COVID-19, y recomendó tener mayor precaución debido a la delincuencia y a los secuestros, derivado de que algunas áreas tienen un mayor riesgo. En la advertencia de viaje del 8 de diciembre de 2021, ninguna de las entidades federativas en las que operamos fueron clasificados como zonas “de evitar viajar” o “reconsiderar el viaje”. No podemos asegurar que el turismo en Cancún no disminuirá en el futuro. Cualquier acontecimiento o condición que afecte al Aeropuerto Internacional de Cancún o las áreas que atiende podría tener un efecto adverso en nuestro negocio, resultados de operación, perspectivas y situación financiera.

Los incrementos en las tasas de interés vigentes podrían afectar adversamente nuestra situación financiera.

Un incremento en las tasas de interés vigentes podría afectar adversamente nuestra situación financiera. Al 31 de diciembre de 2021, teníamos deuda pendiente de pago en Dólares por USD\$671.7 millones de Dólares, de los cuales USD\$332.8 millones de Dólares eran de tasa variable. Cualquier incremento en el monto de los intereses asociados con incrementos en las tasas de interés afecta nuestra capacidad para solventar nuestra deuda, en ausencia de los beneficios que otorgan los instrumentos de cobertura. Por lo anterior, un incremento en las tasas de interés vigentes o una depreciación importante del Peso respecto del dólar podrían incrementar nuestros costos de servicio de deuda, lo que podría afectar negativamente nuestros resultados de operaciones. Para mayores detalles, ver *"Información Financiera – Operación y Situación Financiera de la Emisora – Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital – Endeudamiento"*.

El incremento en las medidas de seguridad ha resultado en un incremento de costos y podrían exponernos a responsabilidades mayores.

La industria de transporte aéreo es susceptible al aumento de costos como resultado del incremento en la seguridad y del aumento en el costo de los seguros y de combustible. Después de los eventos del 11 de septiembre de 2001, hemos reforzado la seguridad en nuestros aeropuertos. Para una descripción de las medidas de seguridad que hemos adoptado, ver *"La Compañía— Descripción del Negocio – Servicios No Aeronáuticos – Seguridad Aeroportuaria"*. Mientras que, a la fecha, el aumento en la seguridad en nuestros aeropuertos no ha resultado en un incremento significativo de nuestros costos operativos, tal vez sea necesario adoptar medidas de seguridad adicionales en un futuro. Desde el 2018, también contratamos una póliza de seguros que asciende a USD\$160 millones de Dólares para nuestro aeropuerto de Puerto Rico. Las primas de seguros que pagamos podrían ser incrementadas en el futuro, lo que incrementaría nuestros gastos de operación y afectaría nuestros resultados de negocio. Asimismo, debido a que nuestras pólizas de seguro no cubren la responsabilidad que resulte de guerra o terrorismo en cantidad mayor a USD\$160.0 millones de Dólares, podríamos incurrir en costos significativos si nos viéramos afectados directamente por eventos de esta naturaleza. Mientras que los gobiernos de otros países han acordado indemnizar a las aerolíneas por las responsabilidades en las que puedan incurrir resultantes de ataques terroristas, el gobierno mexicano no ha mostrado indicio o intención alguna de hacer lo mismo. A su vez, el precio del combustible y demás suministros, los cuales ya constituían un costo significativo para las aerolíneas que utilizan nuestros aeropuertos, podrían ser sujetos a aumentos resultantes de un ataque terrorista en el futuro, un aumento en las hostilidades internacionales, o bien una reducción en la producción de combustible, ya sea voluntaria o no, de los países productores de petróleo. Dichos incrementos en los costos de las aerolíneas han provocado altos precios en los boletos aéreos que se ofrecen, así como el decremento de la demanda hacia el transporte aéreo en general, teniendo un efecto adverso en nuestros ingresos y resultados de operación. En adición, debido a que una mayoría substancial de nuestros vuelos internacionales implican viajar a los Estados Unidos, podríamos estar obligados a cumplir con los lineamientos de seguridad de la FAA, en adición a los lineamientos de las autoridades de aviación mexicanas y colombianas.

El 1 de mayo de 2014, la Dirección General de Aeronáutica Civil publicó la circular obligatoria CO SA-17.2/10 R3, en la que se establece que todas las aerolíneas deberán inspeccionar el equipaje y que todos los aeropuertos deberán contar con equipo de escaneo para inspeccionar el equipaje, que cumpla con los lineamientos especificados en la misma. Cada uno de nuestros aeropuertos cuenta con equipo de inspección apropiado, pero el cumplimiento a la circular CO SA-17.2/10 R3 podría requerir la compra, instalación y operación de equipo adicional en caso de que, entre otras posibilidades, los lineamientos previstos en dicha circular sean modificados o si los nuevos procedimientos de revisión no detectan o interceptan cualquier intento de acto terrorista que ocurra o se origine en nuestros aeropuertos. Actualmente no podemos estimar el costo que representará para nosotros cualquiera de dichas responsabilidades, en caso de que alguna llegara a surgir. Adicionalmente, debido a que un porcentaje sustancial de nuestros vuelos internacionales consiste en viajes hacia y desde Estados Unidos, nos podría ser requerido el cumplimiento de las directrices de seguridad de la FAA en adición a aquéllas de las autoridades de aviación mexicanas. Las medidas de seguridad tomadas para cumplir con futuras directrices de seguridad establecidas por la FAA o por la Dirección General de Aeronáutica Civil Mexicana o en respuesta a ataques terroristas o amenazas podrían reducir la capacidad de número de pasajeros de nuestros aeropuertos debido al incremento en la inspección de pasajeros y a la reducción de la velocidad de los puntos de seguridad, así como incrementar nuestros costos de operación, lo que podría tener un efecto adverso en nuestro negocio, resultados de operaciones, prospectos y condición financiera.

Adicionalmente, en términos de la Ley de Aeropuertos, somos responsables actualmente de inspeccionar el equipaje de mano de los pasajeros previo a que éstos aborden cualquier aeronave. Bajo la legislación mexicana, podríamos ser responsables frente a terceros por daños personales o a la propiedad derivados de la realización de dicha inspección. Asimismo, se nos podría requerir la adopción de medidas de seguridad adicionales en el futuro o la realización de inversiones de capital en caso de que se establezcan mejoras en las medidas de seguridad para el equipaje de mano, lo que podría incrementar nuestra responsabilidad o afectar adversamente nuestros resultados de operación.

Como resultado de la pandemia COVID-19, las aerolíneas y aeropuertos han tenido que implementar seguridad adicional y medidas de seguridad para cumplir con las regulaciones impuestas por las autoridades locales de salud y seguridad, lo cual podría incrementar costos. Hemos tenido que, entre otras cosas, instalar dispensadores de gel antibacterial, así como purificadores de aire, cubrebocas obligatorios, instalar barreras preventivas, implementar medidas de sana distancia y movimiento, así como dar capacitación a nuestros empleados. Mientras que estas medidas no han significado un aumento significativo en nuestros gastos de operación hasta la fecha, se nos podrá exigir adoptar medidas de seguridad en el futuro.

Interrupciones al correcto funcionamiento de los sistemas de información u otras tecnologías podrían afectar nuestras operaciones y causar incrementos en los costos o disminuciones a nuestros ingresos.

El funcionamiento correcto de nuestros sistemas de información resulta importante para la operación exitosa de nuestro negocio. Si alguno de los sistemas críticos de información falla o no se encuentra disponible, nuestra habilidad de proporcionar servicios aeroportuarios en nuestros aeropuertos, recibir cuentas por cobrar, pagar nuestros gastos y mantener nuestra información relativa a seguridad y de clientela, podría verse gravemente afectada. En adición, incidentes tales como ciber-ataques, virus, otras actividades destructivas o perjudiciales, rupturas en los procesos, interrupciones o revelaciones accidentales de información, podrían afectar adversamente nuestros sistemas tecnológicos y causar una interrupción de nuestras operaciones, la revelación indebida de información personal, privilegiada o confidencial o el acceso no autorizado a nuestro contenido digital o a cualquier tipo de propiedad intelectual. Actualmente, nuestros sistemas de información se encuentran protegidos por robustos sistemas de respaldo, incluyendo resguardos físicos y de software y un sitio de recuperación de operaciones tecnológicas. Estos componentes de seguridad reducen el riesgo de interrupciones, fallas o irrupciones de seguridad a nuestra tecnología de información y son revisados periódicamente por asesores externos. Sin embargo, cualquier interrupción, falla o irrupciones de seguridad, incluyendo nuestros sistemas de respaldo, pudieran resultar en un impacto negativo a nuestro negocio.

Al día de hoy no hemos tenido ningún incidente importante relacionado con ciberseguridad de nuestros sistemas de información. Cualquiera de dichos incidentes podría causar daño a nuestra reputación y podría requerir que destinemos una cantidad sustancial de recursos para remediar la situación y podría, por lo tanto, tener un efecto material adverso en nuestro negocio y resultados de operaciones. Adicionalmente no podemos asegurar que cualesquier esfuerzos que realicemos para prevenir los incidentes de referencia tendrán éxito al evitar que se causen a nuestro negocio.

Nuestros ingresos dependen en gran medida de los niveles de tráfico de pasajeros y de carga, así como de tráfico aéreo, los cuales dependen, en parte, de factores que están más allá de nuestro control.

Nuestros ingresos están íntimamente ligados a los volúmenes de pasajeros y carga y el número de movimientos de tráfico aéreo de nuestros aeropuertos. Estos factores directamente determinan nuestros ingresos provenientes de los servicios aeronáuticos e indirectamente determinan nuestros ingresos provenientes de nuestros servicios no aeronáuticos. El volumen de tráfico de pasajeros y de carga y los movimientos de tráfico aéreo dependen, en parte, de muchos factores que están más allá de nuestro control, incluyendo las condiciones económicas en México, Colombia y los Estados Unidos de América, la situación política en México, Colombia y en cualquier otro lado del mundo, el atractivo de nuestros aeropuertos en relación con aquellos aeropuertos que compiten con nosotros, la fluctuación del precio del petróleo (el cual puede tener un impacto negativo en el tráfico como resultado de un sobreprecio del combustible u otras medidas adoptadas por las aerolíneas en respuesta a los costos elevados de combustible) y cambios en las políticas regulatorias aplicables a la industria de aviación. Los reportes que sugieren un incremento del crimen en México, pueden haber causado un impacto adverso en el tráfico de pasajeros de nuestros aeropuertos mexicanos, no obstante que esos aeropuertos sirven áreas de México que han sido menos afectadas por el crimen. De igual forma, los reportes que sugieren un incremento en los niveles de violencia o de inestabilidad política en Colombia podrían causar un impacto adverso en el tráfico de pasajeros de nuestros aeropuertos colombianos. Cualquier disminución de tráfico aéreo de o hacia nuestros aeropuertos como consecuencia de factores como los antes mencionados puede afectar de manera adversa nuestro negocio, resultados de operación, perspectivas y situación financiera.

Nuestro negocio depende en gran medida de las operaciones de ciertos aeropuertos, incluyendo los aeropuertos de la Ciudad de México y Bogotá.

En el 2019, 2020 y 2021, el 59.3%, el 56.8%, y el 55.6%, respectivamente, de nuestros pasajeros nacionales en México, volaron de o hacia nuestros aeropuertos vía el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. En consecuencia, nuestro tráfico nacional en México depende en gran medida de las operaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. No podemos asegurar que las operaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México no se verán disminuidas o serán adversamente afectadas por construcción de aeropuertos adicionales en un futuro. En el 2021, el tráfico total de pasajeros nacionales en México proveniente de y con destino a la Ciudad de México incrementó en 59.5% en comparación con el 2020.

En el 2021, el 42.1% de nuestros pasajeros nacionales en Colombia, volaron desde o hacia nuestros aeropuertos vía el Aeropuerto Internacional de El Dorado en Bogotá, Colombia. En consecuencia, nuestro tráfico nacional de pasajeros en Colombia depende en gran medida de las operaciones del Aeropuerto Internacional de El Dorado. Cualquier evento o condición que afecte adversamente los aeropuertos del área de la Ciudad de México o Bogotá, podrían afectar de manera adversa nuestro negocio, resultados de operación, perspectivas y situación financiera.

La competencia de otros destinos turísticos podría afectar adversamente nuestro negocio.

Uno de los principales factores que afectan nuestro negocio y resultados de operación es el número de pasajeros que utilizan nuestros aeropuertos. El número de pasajeros que utilizan nuestros aeropuertos

puede variar como resultado de factores fuera de nuestro control, incluyendo el nivel de actividad turística en México, Colombia y Puerto Rico. Además, el tráfico de pasajeros en nuestros aeropuertos en México y el Aeropuerto LMM podría verse afectado adversamente por lo atractivo y accesible que puedan resultar otros destinos turísticos competidores en México, tales como Acapulco, Puerto Vallarta y Los Cabos, o en otros países tales como Florida, Cuba, Jamaica, República Dominicana y otros destinos en Centroamérica y las islas del Caribe. El atractivo de los destinos turísticos que servimos es también susceptible de verse afectado por las percepciones de los viajeros internacionales respecto a la seguridad y la estabilidad política y social de México, Colombia y Puerto Rico. No podemos asegurar que los niveles de actividad turística en el futuro sean iguales o excedan los niveles actuales.

Los ingresos obtenidos de cuotas a pasajeros en México no están garantizados, y probablemente no podríamos cobrar montos facturados en el caso de insolvencia de alguna aerolínea que sea una de nuestras principales clientes.

En años recientes, muchas aerolíneas han reportado pérdidas substanciales. Nuestros ingresos de cuotas a pasajeros provenientes de las principales aerolíneas que son nuestros clientes, no están garantizados mediante fianza u otros tipos de garantía. Adicionalmente, las cuotas a pasajeros en México, que representaron el 15.6% de nuestros ingresos en 2021, son cobradas a los pasajeros por las aerolíneas en nuestro nombre y representación y las cuales nos son pagados posteriormente, en un lapso de 30 a 115 días a partir de la fecha de cada vuelo. Si cualquiera de nuestros clientes clave cayera en estado de insolvencia o se iniciara respecto de él un procedimiento de concurso mercantil o quiebra, podríamos no ser capaces de recuperar la cantidad total de dichos cargos. Por ejemplo, como resultado de la quiebra de Grupo Mexicana, estimamos que \$128.0 millones de Pesos en cuentas por cobrar podrían estar en riesgo de no ser recuperados, lo cual representa el 5.8% del total de nuestras cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2021. Respecto del concurso de Avianca, Avianca ha tratado los cargos de pasajeros no pagados antes del concurso como impuestos y tasas, que de acuerdo con una orden del Tribunal de Quiebra de Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York, Avianca tiene la autoridad (pero no la obligación) de pagar.

En términos del procedimiento concursal de Aeroméxico, en virtud de una orden emitida por el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York, se le permitió (pero no fue ordenado) a Aeroméxico realizar el pago de los cargos por pasajero anteriores al concurso. El 22 de julio de 2020, presentamos una objeción y una reserva de derechos, afirmando que las tarifas de pasajeros son parte de un fondo fiduciario, recaudadas y mantenidas en beneficio del aeropuerto, no forman parte del patrimonio de Aeroméxico, y nos reservamos el derecho a iniciar cualquier acción en caso de que Aeroméxico intente limitar el pago de las tarifas de pasajeros a nosotros. El Comité Oficial de Acreedores No Garantizados (*Official Committee of Unsecured Creditors*) también presentó un escrito en el que se reserva el derecho a argumentar que los cargos de pasajeros forman parte del patrimonio de Aeroméxico. Aeroméxico no tomó una posición en relación con el estatus de los cargos de pasajero. El Tribunal de Quiebra, al autorizar a Aeroméxico a pagar los cargos de pasajero anteriores al concurso, se negó expresamente a hacer cualquier hallazgo o conclusión de derecho con respecto a la situación de los cargos de los pasajeros en ese momento.

Además, las terminales de aeropuertos que operamos presentaron comprobantes de reclamación en relación con los contratos entre las aerolíneas y los aeropuertos, incluyendo contratos relacionados con los cargos a pasajeros. El 19 de mayo de 2021, el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York, le autorizó a Aeroméxico la celebración de estos contratos, de tal manera que Aeroméxico tenía la obligación de continuar con el cumplimiento de sus obligaciones en virtud de dichos contratos y arrendamientos y está obligado al pago de todos los montos vencidos y a subsanar todos los incumplimientos conforme a dichos contratos y arrendamientos. A la fecha de este Reporte Anual, Aeroméxico ha pagado todas las cantidades adeudadas conforme a dichos contratos. El 28 de enero de 2022, el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York confirmó que el plan de reorganización de Aeroméxico, así como el de reestructura fueron exitosamente finalizados el 17 de marzo de 2022.

El 11 de diciembre de 2020, Interjet detuvo todos los vuelos, y no ha reanudado operaciones. Al 31 de diciembre de 2021, Interjet nos adeuda la cantidad de \$75.1 millones de Pesos, que se incluye en nuestra reserva de cuentas incobrables, y podríamos no poder recuperar la cantidad total que se nos adeuda.

Si llegase a ocurrir un cambio en la relación con nuestra fuerza de trabajo, dicho cambio podría tener un impacto adverso en nuestros resultados de operación.

No obstante actualmente consideramos que mantenemos una buena relación con nuestra fuerza de trabajo, si llegase a surgir algún conflicto con nuestros empleados en el futuro, incluyendo nuestros empleados sindicalizados (los cuales representaron el 21.3% del total de nuestros empleados al 31 de diciembre de 2021), que resulten en huelgas u otros acontecimientos que pudieran surgir en relación con nuestra fuerza laboral, podría traer como consecuencia un impacto negativo en nuestro negocio o en nuestros resultados de operaciones.

Las operaciones de nuestros aeropuertos podrían ser interrumpidas debido a las acciones de terceros que estén fuera de nuestro control.

Como es el caso en la mayoría de los aeropuertos, la operación de nuestros aeropuertos depende en gran medida de servicios prestados por terceros, tales como las autoridades para el control de tráfico aéreo, las aerolíneas, los proveedores energía eléctrica y los proveedores de combustible a las aeronaves.

El 20 de septiembre de 2017, de los 1,300 pilotos de Avianca, la principal compañía de aviación en Colombia, 730 pilotos abandonaron sus trabajos, exigiendo mayores salarios y beneficios. La huelga duró 51 días y ocasionó que Avianca suspendiera cientos de vuelos y tuviera que contratar a tripulaciones con sede en el extranjero para operar sus principales vuelos de larga distancia a los Estados Unidos y Europa. En consecuencia, nuestro tráfico de pasajeros en nuestros aeropuertos de Colombia disminuyó en 13.0% en octubre de 2017, 13.7% en noviembre de 2017, y 12.3% en diciembre de 2017, en comparación con los mismos periodos mensuales del 2016.

También dependemos del gobierno o de entidades que proporcionan servicios tales como los servicios de migración a los pasajeros internacionales. No somos responsables y no podemos controlar los servicios proporcionados por estos terceros. Adicionalmente, en términos de la Ley de Aeropuertos estamos obligados a prestar servicios complementarios en cada uno de nuestros aeropuertos, en caso de no haber terceros que presten dichos servicios. Como consecuencia, cualquier interrupción o consecuencia adversas que resultase de la prestación de servicios por parte de terceros, incluyendo una huelga o cualquier acontecimiento similar, podría obligarnos a prestar personalmente dichos servicios o encontrar a un tercero que los preste, y cualquiera de dichos eventos podría tener un efecto material adverso en la operación de nuestros aeropuertos y en nuestros resultados de operación.

Fernando Chico Pardo y Grupo ADO, S.A. de C.V., a través de sus propios vehículos de inversión y sus porcentajes de participación accionaria en Inversiones y Técnicas Aeroportuarias, S.A.P.I. de C.V. ("ITA"), tienen una influencia significativa como accionistas y en nuestra administración, y sus intereses podrían diferir de los intereses de otros de nuestros accionistas.

CHPAF Holdings, S.A.P.I. de C.V. ("CHPAF"), empresa directa o indirectamente propiedad de, y controlada por, Fernando Chico Pardo, quien es a su vez, presidente de nuestro Consejo de Administración, es propietaria del 17.21% del total de nuestro capital social. Adicionalmente, Inversiones Productivas Kierke, S.A. de C.V. ("Inversiones Kierke"), una empresa propiedad de, y controlada por, Grupo ADO, S.A. de C.V. ("Grupo ADO"), es propietaria del 12.3% del total de nuestro capital social. Adicionalmente, ITA, una sociedad que es propiedad, en un 50.0% de empresas directamente propiedad de, o controladas por, el Sr. Fernando Chico Pardo, y en un 50.0% de Inversiones Kierke, es titular del 7.65% de las acciones Serie BB representativas de nuestro capital social. Estas acciones Serie BB le otorgan derechos especiales respecto

de nuestra administración. Por ejemplo, de conformidad con nuestros estatutos, ITA tiene el derecho para proponerle al Consejo de Administración el nombre o nombres de los candidatos para ocupar el cargo de director general, la remoción del director general, el nombramiento y remoción de la mitad de nuestros funcionarios ejecutivos y la elección de dos miembros de nuestro Consejo de Administración. Nuestros estatutos sociales también le otorgan a ITA derecho de veto sobre ciertas acciones societarias (incluyendo algunos de los cuales requieren de la aprobación de nuestros accionistas) mientras sus acciones Serie BB representen al menos el 7.65% de nuestro capital social. El señor Fernando Chico Pardo y Grupo ADO han celebrado un contrato entre accionistas que requiere de su consentimiento unánime a efecto de que ITA pueda ejercer algunos de esos derechos. Para mayores detalles, ver *"Operaciones con Partes Relacionadas y Conflicto de Intereses"*.

Por lo tanto, el señor Fernando Chico Pardo y Grupo ADO, tienen cada uno, la facultad de ejercer una influencia significativa en nuestra administración y en asuntos que requieren de la aprobación de nuestros accionistas. Sus intereses podrían diferir de los intereses de otros de nuestros accionistas y no podemos asegurar que el señor Fernando Chico Pardo, Grupo ADO o ITA ejercerán sus derechos en una forma que favorezca los intereses de nuestros otros accionistas. En particular, Grupo ADO es una empresa mexicana de autobuses que puede directa o indirectamente competir con nuestros clientes clave en el mercado de transporte aeronáutico mexicano. Asimismo, la concentración accionaria del señor Fernando Chico Pardo, Grupo ADO, así como los derechos especiales otorgados a ITA, podrían tener el efecto de impedir una fusión, consolidación, toma de control u otras combinaciones de negocio que involucren a ASUR.

Algunos de nuestros miembros del Consejo de Administración y accionistas pudieran tener relaciones de negocios que podrían generar conflictos de interés.

Algunos de nuestros miembros del Consejo de Administración o accionistas podrían tener relaciones de negocio ajenas a la Sociedad que generen conflictos de interés. Por ejemplo, el señor Fernando Chico Pardo, presidente de nuestro Consejo de Administración y uno de nuestros principales accionistas indirectos, forma parte del consejo de administración de diversas empresas cuyos intereses pueden diferir de los nuestros de tiempo en tiempo. Adicionalmente, Grupo ADO, cuyos ejecutivos forman parte de nuestro Consejo de Administración, y quien es uno de nuestros principales accionistas, opera un negocio de transporte en autobús; y tiene otros intereses que pueden ser diferentes de los nuestros. Podrían surgir conflictos entre los intereses de nuestros accionistas y/o miembros del Consejo de la Sociedad, por un lado, y sus intereses en negocios externos, por el otro. No hay manera de garantizar que cualquier conflicto de interés no tendrá un efecto adverso en los demás accionistas de ASUR.

Nuestras operaciones pueden verse interrumpidas debido a la dependencia de la mayoría de nuestros aeropuertos de una sola pista comercial.

Como es el caso en muchos otros aeropuertos nacionales e internacionales, todos nuestros aeropuertos (excepto por nuestros Aeropuertos de Cancún y Mérida) tienen una sola pista comercial. No obstante que procuramos mantener nuestras pistas en buenas condiciones de operación y llevar a cabo un mantenimiento programado durante horas no pico, no podemos asegurar que la operación de nuestras pistas no será interrumpida debido al mantenimiento o las reparaciones requeridas. Además, nuestras pistas pueden requerir reparación o mantenimiento no programados debido a desastres naturales, accidentes aéreos y otros factores que estén fuera de nuestro control. El cierre de cualquier pista por un período de tiempo significativo podría tener un efecto negativo en nuestro negocio, resultados de operación, perspectivas y situación financiera.

Estamos expuestos a riesgos relacionados con los proyectos de construcción.

Los requerimientos de construcción bajo los programas maestros de desarrollo en México podrían sufrir retrasos o causar que nos excedamos de nuestros costos presupuestados para dichos proyectos, lo cual pudiera limitar nuestra capacidad para expandir los aeropuertos en México, incrementar nuestros gastos de

operaciones y capital y afectar adversamente nuestro negocio, resultados de operación, prospectos y situación financiera. Dichos retrasos o excedentes presupuestales podrían limitar nuestra capacidad de cumplir con nuestros programas maestros de desarrollo en México. Si no damos cumplimiento a nuestros programas maestros de desarrollo en México, podríamos estar sujetos a la imposición de multas o a la pérdida de nuestras concesiones mexicanas. Nuestros programas maestros de desarrollo actuales son vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023. La renegociación de nuestros programas maestros de desarrollo podría resultar en incertidumbre respecto de los proyectos de construcción en nuestros aeropuertos mexicanos.

Adicionalmente, en noviembre de 2008, como parte de nuestra adquisición de 130 hectáreas de terreno en Huatulco a FONATUR por \$286.3 millones de Pesos, acordamos construir entre 450 y 1,300 cuartos de hotel. En relación con la construcción de dichos cuartos de hotel, habíamos acordado cumplir con ciertas metas que incluyen, entre otras, la presentación de un programa maestro de desarrollo, la presentación de un proyecto arquitectónico y de solicitudes de los permisos ambientales correspondientes, así como de inicio y avances de construcción. Habíamos completado y presentado un programa maestro de desarrollo y FONATUR nos había otorgado una ampliación en el plazo para la presentación del proyecto arquitectónico, que debía ser entregado a más tardar el 15 de mayo de 2013. Sin embargo, el 26 de marzo de 2013, FONATUR nos liberó de la obligación de presentar el proyecto arquitectónico y completar los proyectos de construcción en un determinado plazo. El 28 de octubre de 2020, FONATUR acordó la cancelación del terreno por \$286.3 millones de Pesos. El 1 de marzo de 2021 recibimos el pago inicial de \$50 millones de Pesos de FONATUR, momento en el cual las obligaciones bajo el contrato de compra ya no tenían efectos legales. El 28 de junio de 2021, FONATUR pagó los \$236.3 millones de Pesos restantes y en consecuencia entregamos el terreno en esa fecha. Para mayor información respecto del desarrollo de la bahía de Huatulco, ver "*La Compañía— Descripción del Negocio – Otras Propiedades*".

En 2014 y 2016, nuestra subsidiaria Airplan llegó a acuerdos con el gobierno colombiano con respecto a compromisos de inversión para ciertos aeropuertos, incluyendo el Aeropuerto Internacional José María Córdova, el Aeropuerto Enrique Olaya Herrera, el Aeropuerto Los Garzones y el Aeropuerto El Caraño. En virtud de los acuerdos de 2014 y 2016, Airplan se comprometió a completar los módulos que conectan el edificio de la terminal con el estacionamiento del aeropuerto José María Córdova. Al 6 de marzo de 2020, todos los proyectos en el marco de los acuerdos de 2014 y 2016 se han completado.

Estamos expuestos a riesgos relacionados con otras oportunidades de negocio.

En primavera del 2017, a través de nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún, celebramos ciertos contratos para adquirir una participación controladora en Airplan y en Aeropuertos de Oriente, S.A.S. ("*Oriente*"). En octubre de 2017, recibimos las aprobaciones necesarias por parte de las autoridades regulatorias colombianas para consumir la adquisición de un 92.42% de participación en Airplan. Airplan tiene concesiones para operar los siguientes aeropuertos en Colombia: el Aeropuerto de Enrique Olaya Herrera en Medellín, el Aeropuerto Internacional José María Córdova en Rionegro, el Aeropuerto Los Garzones en Montería, el Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt en Carepa, el Aeropuerto El Caraño en Quibdó y el Aeropuerto Las Brujas en Corozal. El 25 de mayo de 2018, aumentamos nuestra participación en Airplan hasta el 100% mediante la adquisición de una participación adicional del 7.58% del capital social de Airplan. En el 2018, terminamos nuestro acuerdo para adquirir Oriente.

Adquirimos una participación inicial del 92.42% en Airplan, por un monto acumulado de aproximadamente USD\$201.6 millones de Dólares, sujeto a ajustes en el precio y de conformidad con una serie de contratos con los respectivos accionistas de Airplan. Pagamos USD\$69.6 millones de Dólares del precio de compra con efectivo en caja, y para pagar el saldo restante del precio de compra, en abril de 2017, obtuvimos un préstamo no garantizado por \$4,000.0 millones de Pesos de BBVA. El préstamo tuvo un plazo de un año y una tasa de interés calculada conforme a la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio ("*TIIE*"), a plazo de 28 días, más 0.60% para el periodo del 31 de julio al 31 de octubre de 2017; TIIE más 0.85% para el periodo del 31 de octubre de 2017 al 31 de enero de 2018; TIIE más 1.10% para el periodo del 31 de enero

al 30 de abril de 2018; y TIIE más 1.60% para el periodo del 30 de abril al 31 de julio de 2018. Este préstamo fue pagado en octubre de 2017 y simultáneamente obtuvimos, a través de nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún, dos préstamos de \$2,000 millones de Pesos cada uno, uno con BBVA y el otro con Banco Santander. El saldo insoluto del préstamo con BBVA fue pagado el 13 de octubre de 2021, y el 18 de octubre de 2021, a través de nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún, celebramos un contrato de crédito por un plazo de siete años con BBVA por un monto principal de \$2,000.0 millones de Pesos, con un plazo de vigencia hasta octubre de 2028, con una tasa anual de TIIE más un margen aplicable. El 29 de septiembre de 2021, pagamos anticipadamente el saldo insoluto del préstamo Santander por \$2,000 millones de Pesos y, simultáneamente, a través de nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún, contratamos un préstamo por un plazo de tres años con Santander por un monto principal de \$2,650 millones de Pesos con vencimiento al 28 de septiembre de 2024, a una tasa TIIE a 28 días más 150 puntos base.

También podríamos explorar, de tiempo en tiempo, otras oportunidades de negocio, lo que podría resultar en riesgos e incertidumbres similares a aquellos descritos anteriormente. Nuestra incapacidad en el manejo exitoso de los riesgos e incertidumbres relacionados con dichas oportunidades de negocio podría tener un efecto material adverso en nuestros ingresos, gastos e ingresos netos.

En julio de 2012, la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico (*Puerto Rico Ports Authority*, o “PRPA”, por sus siglas en inglés) otorgó en favor de Aerostar, nuestra subsidiaria de Puerto Rico, una concesión para operar el Aeropuerto LMM de Puerto Rico, al amparo del Programa Piloto de Privatización de Aeropuertos de la FAA de los Estados Unidos (*United States FAA’s Airport Privatization Pilot Program*). El 27 de febrero de 2013, se concluyó la operación y Aerostar comenzó a operar el Aeropuerto LMM. Nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún dio en prenda su participación en Aerostar, para garantizar la deuda en que incurrió Aerostar para cubrir parte de la cuota de concesión y demás pasivos contingentes relacionados con la misma. La deuda en que incurrió nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún, así como la prenda sobre activos que otorgó, podrían limitar nuestra capacidad para obtener financiamientos para futuras adquisiciones o transacciones. Otros riesgos e incertidumbres están relacionados con nuestra adquisición de una participación controladora en Aerostar en el 2017. Podríamos no ser capaces de implementar totalmente nuestros planes y estrategias para la integración del negocio de Aerostar en nuestro negocio. Las oportunidades de crecimiento del negocio, los beneficios de los ingresos y otros beneficios que se espera resulten de esta adquisición, podrían retrasarse o no cumplirse de la forma esperada. En la medida en que incurramos en mayores costos de integración o los beneficios de los ingresos o los ahorros en costos obtenidos sean menores de lo esperado, podrían verse adversamente afectados nuestros resultados de operación y situación financiera.

Asimismo, podríamos explorar otras oportunidades de negocio de tiempo en tiempo, las cuales pudieran resultar en riesgos e incertidumbres similares a las descritas anteriormente. Nuestra incapacidad para manejar los riesgos e incertidumbres relacionados con dichas oportunidades de negocio de manera exitosa podría tener un efecto adverso relevante en nuestros ingresos, gastos y utilidades.

Nuestro negocio relativo al Aeropuerto LMM es operado a través de Aerostar, el cual tiene a un accionista minoritario.

El 26 de mayo de 2017, adquirimos una participación accionaria adicional del 10% en Aerostar de parte de nuestro anterior socio de un negocio conjunto, Oaktree Capital Management, L.P. (“Oaktree Capital”), incrementando nuestra participación total a un 60.0%. El accionista minoritario en Aerostar es PSP Investments, el cual adquirió de Oaktree Capital una participación accionaria del 40.0% en Aerostar. Obtuvimos todas las aprobaciones regulatorias para esta operación y, a partir del 1 de junio de 2017, comenzamos a consolidar los resultados de Aerostar en nuestros estados financieros. Excepto por las decisiones más relevantes, todas las decisiones operativas y de gestión relacionadas con Aerostar requieren ser aprobadas por el voto de la mayoría de los consejeros. Por su parte, las decisiones más relevantes,

incluyendo la aportación de contribuciones adicionales de capital, la determinación del presupuesto anual de Aerostar y la aprobación de la distribución de utilidades a los miembros de Aerostar, requieren el voto de una supermayoría de los consejeros de Aerostar (una supermayoría se define como una mayoría compuesta de por lo menos un consejero designado por cada miembro). Debido a nuestra participación accionaria del 60% en Aerostar, tenemos derecho a designar una mayoría de los miembros del consejo de administración.

Nuestro interés y estrategias en relación con la operación del Aeropuerto LMM por parte de Aerostar, podrían diferir con los de PSP Investments, debido a que nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún otorgó a Aerostar un préstamo subordinado de accionistas, en adición a la inversión en su capital social, con motivo de la diferente naturaleza de nuestros respectivos negocios y por otras razones. Esta divergencia de intereses podría perjudicar nuestra capacidad para alcanzar acuerdos con PSP Investments respecto de ciertas decisiones relevantes. En caso de que los consejeros designados por nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún y de PSP Investments no puedan llegar a un acuerdo en relación con ciertas decisiones relevantes y haya una situación de bloqueo ("*deadlock*"), cualquiera de dichos consejeros podría someter la situación de bloqueo a los directores generales de ASUR o de AviAlliance Canada Inc., una subsidiaria de la cual PSP Investments es totalmente propietaria ("*AviAlliance*"). Si los directores generales no son capaces de resolver el bloqueo, el asunto se someterá a un procedimiento de mediación no vinculante. Finalmente, si el asunto no es resuelto a través de la mediación, cualquiera de los miembros podrá someter la disputa a un procedimiento de arbitraje vinculante final. En caso de que no lleguemos a un acuerdo con PSP Investments respecto de un asunto que requiera la aprobación de una supermayoría de los consejeros, el retraso y los costos que resulten del bloqueo podrían afectar adversamente las operaciones del Aeropuerto LMM y generar un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultado de operaciones, flujo de efectivo, prospectos y/o precio en el mercado de nuestros intereses de participación en Aerostar.

Para mayores detalles respecto del contrato de Operación celebrado por Aerostar y la manera en que rige nuestra participación en Aerostar, ver "*La Compañía – Descripción del Negocio – Alcance del Contrato de Arrendamiento (Lease Agreement) y Obligaciones Generales a cargo de Aerostar*".

Estamos expuestos a riesgos inherentes a la operación de aeropuertos.

Estamos obligados a proteger al público en nuestros aeropuertos y a reducir el riesgo de accidentes. Como cualquier otra empresa que suele tratar con el público, necesitamos implementar ciertas medidas para la protección del público, tales como seguridad contra incendios en espacios públicos, diseño y mantenimiento de instalaciones de estacionamiento y rutas de acceso para cumplir con las reglas de seguridad de vías. También estamos obligados a tomar ciertas medidas relacionadas con actividades de aviación, tales como mantenimiento, administración y supervisión de las instalaciones de aviación, servicios de rescate y bomberos para las aeronaves, medición de los coeficientes de fricción de las pistas y medidas para controlar la amenaza de pájaros y otra vida silvestre en sitio del aeropuerto. Estas obligaciones pueden incrementar nuestro riesgo de responsabilidad frente a terceros por daños personales o daños patrimoniales como resultado de nuestras operaciones.

Nuestras pólizas de seguros podrían no proveer suficiente cobertura contra todas las responsabilidades.

Mientras nosotros buscamos asegurar todos los riesgos razonables, no podemos asegurar que nuestras pólizas de seguro cubrirán todas nuestras responsabilidades en el caso de un accidente, ataque terrorista u otro incidente. Los mercados para seguros de aeropuertos y seguros para construcción son limitados, y un cambio en la cobertura por la compañía de seguros involucrada podría reducir nuestra capacidad de obtener y mantener una cobertura adecuada o efectiva en cuanto a costos. Un cierto número de nuestros activos no pueden ser cubiertos, por su naturaleza, por un seguro sobre bienes (notablemente las áreas de movimiento de las aeronaves, y ciertas obras e infraestructura de ingeniería civil).

Adicionalmente, actualmente no tenemos seguro de interrupción de negocio.

En caso que ocurra algún siniestro cubierto por las pólizas de seguro que actualmente tenemos contratadas, no podemos asegurar que las cantidades aseguradas y que, en su caso, nos sean entregadas sean suficientes para substituir o reconstruir los bienes afectados o perdidos, lo cual podría afectar adversamente nuestros resultados de operación y situación financiera.

Nuestras metas y objetivos de sustentabilidad incluidas en nuestro Reporte de Sustentabilidad y otras declaraciones públicas pueden exponernos a numerosos riesgos.

Hemos desarrollado y continuamos desarrollando metas y objetivos relacionados con iniciativas de sustentabilidad, incluyendo nuestros objetivos de gobierno corporativo, reducción de emisiones y estrategias de eficiencia energética.

El 8 de abril de 2021, publicamos nuestro Reporte de Sustentabilidad para el año de 2021 ("Reporte de Sustentabilidad"), que describe las medidas que hemos implementado para alcanzar nuestros objetivos medioambientales, sociales y de gobierno corporativo, así como establecer nuevos objetivos estratégicos en beneficio de la Compañía y de nuestros accionistas. A corto y mediano plazo (2023-2026), nuestros principales objetivos de sustentabilidad son establecer un Comité de Sustentabilidad que le reporte directamente a nuestro Consejo de Administración, trabajar para reducir las emisiones y la eficiencia energética a través de generación de energía solar tanto dentro como fuera de nuestras instalaciones, adoptar medidas para complementar nuestro consumo de agua con sistemas de captación y aprovechamiento de aguas pluviales; promover la diversidad en nuestro personal y en nuestro Consejo de Administración, aspirar a una remuneración equitativa y crear planes de sucesión para nuestros miembros independientes del Consejo y ejecutivos clave. A largo plazo, nos gustaría que nuestras operaciones fueran neutras en emisiones de carbono, promover la equidad de género, alinear nuestro gobierno corporativo con las mejores prácticas y aumentar nuestra participación y apoyo a las comunidades locales. No podemos asegurar que los objetivos establecidos en nuestro Reporte de Sustentabilidad se lograrán o alcanzarán en los plazos establecidos. Además, nuestra capacidad para alcanzar los objetivos que nos hemos propuesto, incluyendo la reducción de emisiones, la eficiencia energética y objetivos sostenibles hacia las comunidades locales, está sujeta a numerosos factores y condiciones, algunos de los cuales están fuera de nuestro control.

Nuestros esfuerzos por investigar, establecer, cumplir e informar con precisión sobre nuestros objetivos pueden exponernos a riesgos operativos, de reputación, financieros, legales y de otro tipo. Nuestro negocio puede enfrentarse a un mayor escrutinio por parte de los inversores y grupos de interés en relación con nuestras iniciativas de sostenibilidad, incluyendo nuestros objetivos anunciados públicamente y los expuestos en nuestro Reporte de Sostenibilidad, así como nuestras metodologías y plazos para llevar a cabo dichas iniciativas. Si nuestras iniciativas de sostenibilidad no cumplen con las expectativas y estándares evolutivos de los inversionistas y accionistas, nuestra reputación, capacidad de atraer o retener a los empleados y el atractivo de una inversión o socio comercial pueden verse afectados negativamente. Del mismo modo, si no logramos los objetivos anunciados o no cumplimos con las normas éticas, medioambientales o de otro tipo, incluidas las normas de presentación de informes, puede afectar de manera adversa a nuestro negocio. Además, el no alcanzar estos objetivos dentro de los plazos anunciados o en absoluto, puede afectar negativamente a nuestro negocio o reputación, o puede exponernos a acciones de aplicación de la ley por parte de la autoridad o a litigios de parte de particulares.

Riesgos Relacionados con el sistema regulatorio aplicable a la Compañía

El sistema de regulación tarifaria aplicable a nuestros aeropuertos mexicanos impone tarifas máximas para cada aeropuerto.

El sistema de regulación tarifaria no garantiza que nuestros resultados de operación consolidados o que los

resultados de operación de cualquier aeropuerto mexicano en lo individual reflejen utilidades.

El sistema de regulación tarifaria aplicable a nuestros aeropuertos mexicanos establece una tarifa máxima anual para cada aeropuerto, que es la cantidad máxima de ingresos (en Pesos constantes) por unidad de tráfico (que equivale a un pasajero o 100 kilogramos (220 libras) de cargo) que podemos generar en cada aeropuerto por servicios sujetos a regulación tarifaria. Las tarifas máximas de nuestros aeropuertos mexicanos han sido ya determinadas para cada uno de los años siguientes hasta el 31 de diciembre de 2023. Para más detalles, respecto del marco legal aplicable a las Tarifas Máximas y a la aplicación de las mismas ver "*La Compañía— Descripción del Negocio – Marco Regulatorio en México – Regulación Tarifaria*" y "*La Compañía— Descripción del Negocio – Marco Regulatorio en Puerto Rico*". En términos de nuestras concesiones mexicanas, no existe garantía de que los resultados de operación de cualquier aeropuerto reflejen utilidades.

Nuestras concesiones mexicanas establecen que las tarifas máximas de cada aeropuerto se ajustarán periódicamente por inflación. No obstante que bajo ciertas circunstancias tenemos derecho a solicitar ajustes adicionales a las tarifas máximas de cada aeropuerto, incluyendo la modificación de ciertas disposiciones de la Ley de Aeropuertos Mexicana, nuestras concesiones establecen que tal solicitud será aprobada únicamente si la SICT determina que ciertos eventos específicos establecidos en nuestras concesiones mexicanas han ocurrido. Las circunstancias bajo las cuales se pueden llevar a cabo ajustes se describen en "*Información de la Compañía - Marco Regulatorio en México – Regulación Tarifaria – Ajustes Especiales a las Tarifas Máximas*". No podemos asegurar que dichas solicitudes serán presentadas y, en su caso, aprobadas por la Secretaría. En caso de que la solicitud de ajuste a nuestras tarifas no sea presentada oportunamente o el ajuste mismo no sea aprobado por la SICT, nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación podrían verse afectados de manera adversa.

Nuestros resultados de operación podrían verse afectados en forma adversa por ajustes por eficiencia requeridos a nuestras Tarifas Máximas en México.

Adicionalmente, nuestras tarifas máximas en México están sujetas a ajustes anuales por eficiencia, que tienen el efecto de reducir las tarifas máximas de cada año para reflejar mejoras en eficiencia ya proyectadas. La SICT estableció un factor anual de eficiencia del 0.70% para el período de cinco años que termina el 31 de diciembre de 2023. En el futuro, los factores anuales de eficiencia serán determinados por la SICT en relación con la determinación de las tarifas máximas de cada aeropuerto cada cinco años. Para una descripción de los ajustes anuales de eficiencia ver "*La Compañía – Descripción del Negocio – Marco Regulatorio en México – Regulación Tarifaria – Metodología para Determinar las Tarifas Máximas Futuras*." No podemos asegurar que alcanzaremos las mejoras en eficiencia suficientes para permitirnos mantener o aumentar nuestra utilidad de operación como resultado de la disminución progresiva de la tarifa máxima de cada aeropuerto. El 29 de octubre de 2020, presentamos una solicitud a la SICT para la revisión extraordinaria de las tarifas máximas en México, la cual fue aprobada el 7 de abril de 2021 y resultó en que se han impuesto montos establecidos para inversiones comprometidas y nuevas tarifas máximas aplicables a cada unidad de tráfico para inversiones comprometidas en los años 2021 a 2023.

Las modificaciones a las leyes, reglamentos y decretos mexicanos que nos son aplicables podrían tener un efecto material adverso en nuestros resultados de operaciones.

El gobierno mexicano ha implementado con anterioridad cambios, y podría implementar en el futuro nuevas reformas a las leyes tributarias aplicables a las compañías mexicanas, incluyendo ASUR. Adicionalmente, cambios a la Constitución Política o a cualquier otra ley mexicana podrán también tener un impacto materialmente adverso sobre nuestros resultados de operaciones y flujo de efectivo. Por ejemplo, el 23 de mayo de 2014 fue promulgada la Ley Federal de Competencia Económica. La LFCE otorga facultades amplias a la Comisión Federal de Competencia Económica ("COFECE"), incluyendo las facultades de investigar y regular la prestación de servicios esenciales, investigar y eliminar las barreras a la competencia y libre concurrencia y ordenar la desincorporación de activos. La LFCE también establece importantes modificaciones en relación

con concentraciones y conductas anticompetitivas, incrementa las responsabilidades que podrán imponerse a causa del incumplimiento a la ley, incrementa el monto de las multas que pueden ser impuestas por violaciones a la misma y limita los recursos legales que pueden ser interpuestos contra la aplicación de la ley, ya que las decisiones de la COFECE solo pueden ser impugnadas a través de un amparo indirecto.

Si la COFECE determina que un servicio o producto específico es un servicio esencial, tiene la facultad de regular las condiciones, precios, tarifas o condiciones técnicas para o en relación con dicho servicio o producto específico. La COFECE ha determinado previamente que ciertos elementos de la infraestructura del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, podrían ser considerados como servicios esenciales. Si la COFECE determina que todos o algunos de los servicios que nosotros prestamos en nuestros aeropuertos mexicanos son considerados servicios esenciales, nos podría ser requerida la implementación de cambios significativos a la manera que actualmente conducimos nuestro negocio, lo que podría tener un impacto material adverso en nuestros resultados de operaciones.

El 12 de noviembre de 2020, el presidente de México, presentó al Congreso de México una iniciativa de reforma al régimen de subcontratación, que incluía reformas a leyes laborales, de seguridad social y fiscales (la "Reforma de Subcontratación Laboral"). Las disposiciones relativas a las restricciones de subcontratación de personal a través de esquemas de *outsourcing* e *insourcing* entraron en vigor el 24 de abril de 2021. El resto de las reformas a disposiciones laborales, de seguridad social y fiscales, entraron en vigor el 1 de septiembre de 2021. La reforma permite la subcontratación de servicios especializados o de ejecución de obras especializadas, siempre y cuando, no formen parte del objeto social ni de la actividad económica preponderante de la empresa que los reciba y que el contratista esté registrado ante la Secretaría del Trabajo y Previsión Social ("STPS") como un prestador de servicios especializados. En el ámbito fiscal, la reforma permite la no deducibilidad de contraprestaciones pagadas al personal subcontratado y por los servicios no especializados. En adición, la reforma estableció un límite en la Participación de los Trabajadores en las Utilidades de la Empresa ("PTU") equivalente a tres meses de salarios o el promedio de la participación en las utilidades recibidas por el empleado en los últimos tres años, lo que resulte mayor.

En particular, nuestra provisión actual de reparto de utilidades (reconocidas por contrato o por prácticas anteriores) está calculado con base en el ingreso atribuible a nuestros accionistas (después de ciertos ajustes) o el monto equivalente a tres meses de salario, cualquiera que sea menor. Mientras que el aumento del PTU nos requirió ajustar nuestro mecanismo de reparto de utilidades, la aplicación posterior a estos aumentos no tuvo un impacto material en nuestras condiciones financieras durante el 2021.

En relación con cuestiones tributarias, los términos de nuestras concesiones no nos exentan de ningún cambio en la legislación mexicana en materia tributaria. En caso de que el gobierno federal implemente cambios a las leyes tributarias que tuvieran como resultado el que nosotros tuviéramos un impuesto sobre la renta significativamente más alto, tendremos que pagar los montos más altos de conformidad con dichos cambios, lo cual podrá tener un impacto adverso en nuestros resultados de operaciones.

El 31 de diciembre de 2021, el Estado de Yucatán donde se encuentra el Aeropuerto Internacional de Mérida, reformó la Ley General de Hacienda del Estado de Yucatán, en la que se incluyó (i) un impuesto específico para la emisión de gases de efecto invernadero en la atmósfera (Impuesto a la Emisión de Gases a la Atmósfera o el "Impuesto de Emisión"), que es aplicable a cualquier persona moral en el Estado de Yucatán que produzca emisiones de gas, y (ii) un impuesto adicional a la emisión de contaminantes en el suelo, subsuelo y agua (Impuesto a la Emisión de Contaminantes al Suelo, Subsuelo, y Agua o el "Impuesto de Contaminantes"), que es aplicable a cualquier persona moral en el Estado de Yucatán que directamente o a través de sus intermediarios, emita sustancias contaminantes, generadas por actividades industriales que sean desechadas, vertidas o inyectadas en el suelo, el subsuelo o el agua. Los Impuestos de Emisión e Impuestos de Contaminantes entraron en vigor el 1 de enero de 2022, y cualquier entidad obligada bajo los mismos podrían recibir incentivos fiscales (en términos de lo establecido por los artículos 47-AQ y 47-BB de la Ley General de Hacienda del Estado de Yucatán) en la forma de una reducción del 15% sobre las cantidades a pagar del Impuesto de Emisión o el Impuesto de Contaminantes, según sea aplicable, sujeto a que dichas

entidades disminuyan sus emisiones de contaminantes en al menos un 20% en el año fiscal previo a que reciban los incentivos.

Aunque actualmente no esperamos que el cumplimiento de estos nuevos impuestos ambientales tenga un efecto material en nuestra condición financiera o resultado de operaciones, no podemos asegurar que el cumplimiento de estos impuestos no tenga un efecto material adverso en nuestro negocio en el futuro.

Para más información respecto de este y otros cambios a la legislación fiscal mexicana ver *"Revisión operativa y financiera y perspectivas – Impuestos"*.

Nuestras concesiones en México pueden ser revocadas bajo varias circunstancias, algunas de las cuales se encuentran fuera de nuestro control.

Operamos nuestros aeropuertos mexicanos bajo concesiones que nos fueron otorgadas en 1998 por el gobierno federal y que tienen una duración de 50 años. Cualquiera de nuestras concesiones mexicanas puede ser revocada por varias circunstancias. Por ejemplo, cualquiera de nuestras concesiones podría ser revocada si no cumpliéramos con las inversiones que tenemos que llevar a cabo en términos de las mismas. Adicionalmente, en caso de que excedamos las tarifas máximas aplicables a nuestros aeropuertos en cualquier año, la SICT podría reducir la tarifa máxima aplicable al aeropuerto en el año siguiente e imponer una sanción. La violación de ciertos términos en una concesión (incluyendo violaciones por exceder la Tarifa Máxima), podría resultar en la revocación de la concesión. La violación de otros términos de cualquiera de nuestras concesiones podría resultar en la revocación inmediata de las mismas. Podríamos ser sujeto de sanciones similares por violaciones a la Ley de Aeropuertos o al Reglamento de la Ley de Aeropuertos. Aun cuando creemos que estamos en cumplimiento de las obligaciones principales establecidas en los diversos ordenamientos, podríamos no cumplir con ciertas obligaciones establecidas en estos. Estos incumplimientos podrían resultar en multas o sanciones impuestas por la SICT y se encuentran dentro de los incumplimientos que podrían resultar en la revocación de una concesión en caso de que los mismos hayan sido sancionados en tres o más ocasiones. Para una descripción de las consecuencias que pudieren resultar de violaciones a los términos establecidos en las concesiones mexicanas, en la Ley de Aeropuertos y en el Reglamento de la Ley de Aeropuertos, ver *"La Compañía—Descripción del Negocio – Marco Regulatorio en México – Sanciones, Terminación y Revocación de Concesiones y Bienes Concesionados."* De acuerdo con la legislación aplicable y los términos de nuestras concesiones, las mismas podrían sujetarse a condiciones adicionales que posiblemente no podamos cumplir. La falta de cumplimiento de estas nuevas condiciones podría resultar en multas, sanciones e incluso la revocación de las concesiones mexicanas, lo cual podría resultar en una afectación mayor en nuestros resultados de operación y situación financiera.

Adicionalmente, el gobierno federal podría dar por terminada cualquiera de nuestras concesiones en cualquier momento a través de un procedimiento legal conocido como rescate si, en términos de la legislación aplicable, determina que es causa de interés público o seguridad nacional. En caso de rescate de los bienes de dominio público objeto de nuestras concesiones, dichos bienes regresarían al gobierno federal y el gobierno federal estaría obligado a indemnizarnos en consideración al monto de las inversiones realizadas y la depreciación de los activos, y no en consideración del valor de los bienes de dominio público objeto de nuestras concesiones con base en una metodología establecida en una resolución de rescate que sea emitida por la SICT. No podemos asegurar que recibiremos una indemnización equivalente al valor de nuestra inversión en nuestras concesiones y bienes relacionados en caso de dicha terminación por rescate, lo cual podría afectar de manera adversa y negativa nuestros resultados de operación y situación financiera.

En caso de guerra, desastre natural, disturbio grave del orden público o una amenaza inminente a la seguridad nacional, paz interna o a la economía, el gobierno federal puede llevar a cabo una requisa respecto de nuestros aeropuertos. La requisa será ejercida por el gobierno federal en tanto las circunstancias relevantes continúen. En todos los casos, excepto en caso de guerra internacional, el

gobierno federal nos indemnizará mediante el pago de daños y perjuicios en los que hayamos incurrido a causa de dicha requisa, calculados a su valor real; en el entendido que en caso de que litigáramos el monto de indemnización, la suma de dicha indemnización respecto de los daños será establecida por peritos en la materia designados por nosotros y el gobierno federal, y la suma de dicha indemnización respecto de los perjuicios será calculada tomando en consideración los ingresos netos promedio durante el año inmediato anterior a la requisa. En caso de requisa debido a una guerra internacional, el gobierno federal no estará obligado a indemnizarnos.

En caso de que cualquiera de nuestras concesiones mexicanas se dé por terminada, ya sea por rescate, requisa, o cualquier otra causa, nuestras demás concesiones mexicanas podrían ser revocadas también. Así, la pérdida de cualquiera de nuestras concesiones podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio y resultados de operación. Para mayores detalles al respecto, ver *"La Compañía— Descripción del Negocio – Marco Regulatorio en México – Sanciones, Terminación y Revocación de Concesiones y Bienes Concesionados"*. Por otra parte, tenemos la obligación de continuar operando cada uno de nuestros aeropuertos mexicanos, inclusive si uno o varios de ellos no son rentables.

El gobierno mexicano podría otorgar nuevas concesiones que compitan con nuestros Aeropuertos, incluyendo el Aeropuerto Internacional de Cancún.

El gobierno mexicano podría otorgar nuevas concesiones para la administración, operación, explotación y en su caso, construcción de aeropuertos que pudieren competir con los nuestros. Se nos podrá negar el derecho de participar en las licitaciones para obtener las concesiones.

Actualmente la Riviera Maya se beneficia principalmente de los servicios prestados por el Aeropuerto Internacional de Cancún. No podemos predecir el efecto que un nuevo Aeropuerto de la Riviera Maya tendría en nuestro tráfico de pasajeros o resultados de operación en caso de que el gobierno mexicano determine seguir adelante con el proyecto.

En octubre de 2020, el Presidente de México anunció que, como parte de un esfuerzo por desarrollar el Sureste de México, el ejército mexicano construirá y operará un nuevo aeropuerto en la Ciudad de Tulum, en el Estado de Quintana Roo, con planes de iniciar operaciones en el 2023. El gobierno mexicano había asegurado previamente un terreno con una medida de aproximadamente 1,200 hectáreas, en el cual construirá el nuevo aeropuerto, y se ha anunciado que la inauguración del aeropuerto será concurrente con la inauguración del Tren Maya. El Tren Maya es un proyecto ferroviario interurbano que conectará los aeropuertos y los sitios turísticos históricos mayas de México, con cobertura ferroviaria en los estados de Chiapas, Yucatán y Quintana Roo. Se tiene previsto que la construcción del nuevo aeropuerto de Tulum empezará en el 2022. No podemos asegurar que la construcción de este nuevo aeropuerto en Tulum no tendrá un impacto en el tráfico de pasajeros de nuestro aeropuerto en Cancún.

Adicionalmente, bajo ciertas circunstancias, el gobierno mexicano podría otorgar concesiones sin llevar a cabo proceso de licitación pública. Asimismo, la COFECE tiene la facultad, bajo ciertas circunstancias, de rechazar la adjudicación de concesiones otorgadas por el gobierno. Para mayores detalles al respecto, ver *"Marco Regulatorio en México – Sobre el otorgamiento de concesiones a nuevos aeropuertos"* más adelante. El otorgamiento de nuevas concesiones podría afectar de manera adversa nuestro negocio, resultados de operación, perspectivas y situación financiera.

Préstamos un servicio regulado por el gobierno mexicano y nuestra flexibilidad para la administración y realización de nuestras actividades aeronáuticas está limitada por el entorno regulatorio bajo el cual operamos.

Las cuotas por servicios aeronáuticos que cobramos a las líneas aéreas y a los pasajeros son, como en la mayoría de los aeropuertos de otros países, ingresos regulados. En el 2019, 2020 y 2021, el 55.4%, el 34.9%, y el 46.0%, respectivamente, de nuestros ingresos totales fueron generados por la prestación de servicios

aeronáuticos en nuestros aeropuertos mexicanos, mismos que estuvieron sujetos a la regulación en el precio conforme a las tarifas máximas en México. En el 2021, el 50.1%, de nuestros ingresos totales fueron generados por los servicios aeronáuticos prestados en todos nuestros aeropuertos. Estas regulaciones mexicanas a las tarifas máximas podrían limitar nuestra flexibilidad para llevar a cabo nuestras actividades aeronáuticas, lo cual podría tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, resultados de operación y situación financiera. Adicionalmente, la regulación aplicable a nuestro negocio y que afectan nuestra rentabilidad son autorizadas (como es el caso de nuestro plan maestro de desarrollo en México) o determinadas (como es el caso de las tarifas máximas en México) por la SICT por periodos de 5 años. Excepto bajo ciertas circunstancias limitadas, no tenemos la facultad de modificar nuestras obligaciones de manera unilateral (como es el caso de nuestros compromisos de inversión al amparo de nuestro plan maestro de desarrollo en México o la obligación bajo las concesiones mexicanas para prestar servicios) o incrementar las tarifas máximas aplicables bajo dichas disposiciones si el tráfico de pasajeros o cualquier otra premisa de la cual partieron dichas disposiciones cambia durante el plazo aplicable. Asimismo, no podemos asegurar que el sistema de regulación tarifaria no será modificado de tal forma que resulte en que una mayor parte de nuestros ingresos se convierta en ingreso regulado. El 29 de octubre de 2020, presentamos una solicitud a la SICT para la revisión extraordinaria de las tarifas máximas en México, la cual fue aprobada el 7 de abril de 2021 y resultó en una reducción de las inversiones comprometidas y en un incremento en las tarifas máximas en México en los programas maestros de desarrollo para los ejercicios 2021 al 2023.

No podemos predecir la manera en que será aplicada la regulación mexicana que rige nuestro negocio.

No obstante que la legislación mexicana establece rangos para las sanciones que pudieran ser impuestas en caso de no cumplir con los términos contenidos en alguna de nuestras concesiones mexicanas, en la Ley de Aeropuertos, en el Reglamento de la Ley de Aeropuertos o en cualquier otra disposición aplicable, no podemos predecir las sanciones que podrían aplicarse por una violación en particular dentro de estos rangos. No podemos asegurar que no encontraremos dificultades en el cumplimiento de estas leyes, reglamentos y normas y que las leyes y reglamentos que rigen nuestro negocio no cambiarán.

Si excedemos nuestras tarifas máximas en cualquiera de nuestros aeropuertos mexicanos al final de cualquier año, podríamos ser sujetos de sanciones.

Históricamente en cada aeropuerto mexicano hemos establecido los precios que cobramos por la prestación de servicios regulados lo más cercano posible a los precios que tenemos permitido cobrar de conformidad con la tarifa máxima aplicable a cada aeropuerto mexicano. Esperamos continuar con esta estrategia de precios en el futuro. Por ejemplo, en el 2021 nuestros ingresos sujetos a tarifa máxima representaron 87.9% del monto al que teníamos derecho a percibir bajo las tarifas máximas por todos nuestros aeropuertos mexicanos. No podemos asegurar que continuaremos estableciendo precios en el futuro que nos permitan percibir virtualmente todo el ingreso al que tenemos derecho a ganar por servicios sujetos a un precio regulado.

Los precios específicos que cobramos por la prestación de servicios regulados se determinan con base en varios factores, incluyendo proyecciones de volumen de tráfico de pasajeros, el INPP (excluyendo petróleo) y el valor del peso en relación con el dólar. Estas variables son ajenas a nuestro control. Nuestras proyecciones podrían diferir de la información que efectivamente resulte y las diferencias que se dan al final del ejercicio podrían exceder las tarifas máximas aplicables en cualquiera de nuestros aeropuertos mexicanos para el ejercicio de que se trate.

Si excedemos la tarifa máxima en cualquier aeropuerto al final de cualquier año, la SICT podría imponernos una multa y reducir la tarifa máxima en ese aeropuerto en el año siguiente. La imposición de multas por violación de ciertos términos de una concesión, incluyendo por exceder la tarifa máxima, podría resultar en la revocación de la concesión si dichos términos son violados y la SICT impone sanciones en al menos tres ocasiones por la violación al mismo concepto. La revocación de una de nuestras concesiones mexicanas podría resultar en la revocación de nuestras demás concesiones.

Una devaluación del Peso mexicano podría ocasionar que excedamos nuestras Tarifas Máximas.

Pretendemos cobrar las tarifas de tal forma que queden lo más cercano posible a nuestras tarifas máximas y, en términos generales, estamos facultados para ajustar nuestros precios específicos solamente por una ocasión cada seis meses (o antes en el caso de que exista un incremento del 5.0% en el Índice Nacional de Precios al Productor (excluyendo el petróleo). Sin embargo, generalmente recibimos las cuotas a pasajeros dentro de los 30 a 115 días siguientes a la fecha del vuelo correspondiente. Las tarifas por los servicios que prestamos a vuelos y pasajeros internacionales en nuestros aeropuertos mexicanos se denominan en Dólares, pero son pagadas en su mayoría en Pesos con base en el promedio del tipo de cambio aplicable en el mes previo al vuelo que corresponda. Así, una devaluación del Peso, particularmente hacia el final de cualquier año, podría ocasionar que excediéramos nuestras tarifas máximas en uno o más de nuestros aeropuertos, lo cual podría ocasionar la imposición de sanciones y la revocación de una o más de nuestras concesiones. Del 31 de diciembre de 2020 al 31 de diciembre de 2021, la tasa de cambio de peso/dólar disminuyó un 3.1%, de \$19.89 Pesos por USD\$1.00 Dólar el 31 de diciembre de 2020 a \$20.51 Pesos por USD\$1.00 Dólar el 31 de diciembre de 2021, y tuvo volatilidad durante el transcurso del año. En caso de que una de nuestras concesiones mexicanas sea revocada, nuestras demás concesiones también podrían ser revocadas.

El sistema de regulación del precio aplicable a nuestros aeropuertos colombianos no garantiza la rentabilidad de nuestros resultados de operaciones consolidados, o de los resultados de las operaciones de algún aeropuerto colombiano.

Nuestros aeropuertos colombianos reciben dos tipos de remuneraciones por sus operaciones, dependiendo de la naturaleza de las actividades llevadas a cabo en cada aeropuerto. Primero, por las operaciones aeronáuticas de cada aeropuerto, Airplan cobra tarifas reguladas a las aerolíneas por actividades tales como los derechos de estacionamiento de aeronaves, sujeto a los límites establecidos por Aerocivil. Estas tarifas reguladas se ajustan anualmente con base en el Índice de Precios al Consumidor colombiano, o IPC. Airplan también cobra tarifas no reguladas por actividades comerciales, incluyendo por los arrendamientos y los servicios de estacionamiento de vehículos, los cuales podrían ser determinados por el concesionario conforme a la oferta y la demanda.

Aunque tenemos el derecho de solicitar ajustes adicionales a las tarifas reguladas, cualquier modificación se encuentra sujeta a la aprobación de Aerocivil. En caso de que nuestra solicitud no sea presentada oportunamente o el ajuste mismo no sea aprobado por Aerocivil, nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación podrían verse afectados de manera adversa. Para mayor información, ver "La Compañía – Descripción de sus Principales Activos – Ingresos por servicios aeronáuticos – Ingresos por servicios aeronáuticos colombianos".

Nuestras concesiones colombianas podrían ser revocadas bajo varias circunstancias, algunas de las cuales se encuentran fuera de nuestro control, y dicha revocación podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio y resultados de operación.

En caso de algún incumplimiento con el contrato de concesión colombiano, la ANI podría rescindir el contrato y determinar una multa por un monto calculado de acuerdo con la etapa en que se encuentre la concesión. Durante la etapa de adaptación y modernización, Airplan estaba sujeta a una sanción máxima de USD\$20 millones de Dólares. Airplan completó la etapa de adaptación y modernización el 6 de marzo de 2020 y actualmente se encuentra en la etapa de mantenimiento que espera terminar en abril de 2032. Durante la etapa de mantenimiento, dicha sanción máxima podría reducirse en 30.0%, 50.0% o 70.0%, según el momento en que ocurra el incumplimiento.

De conformidad con la ley colombiana aplicable y en los términos de la concesión, una concesión puede darse por terminada por cualquiera de los siguientes casos: se alcancen los ingresos esperados que hayan sido establecido en el contrato de concesión; la disolución o quiebra de nuestra subsidiaria Airplan; la falta de pago de las multas que hayan sido impuestas con motivo de un incumplimiento con el contrato de concesión.

Adicionalmente, el gobierno colombiano podría dar por terminada una concesión en caso que lo determine necesario por seguridad nacional o por cuestiones de orden público. La pérdida de nuestras concesiones colombianas podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio y resultados de operación. Para mayor información, ver "*Marco Regulatorio en Colombia - Sanciones, Terminación y Revocación de la Concesión en Colombia*".

Las modificaciones a leyes nuevas o existentes y a regulaciones en México, Colombia, Estados Unidos y Puerto Rico, incluyendo leyes fiscales podrían afectar adversamente nuestro negocio e inversiones.

Las leyes y reglamentos a nivel local, regional y nacional, en México, Colombia, Estados Unidos y Puerto Rico, son modificadas frecuentemente, y dichas modificaciones podrían imponer costos significativos y otras cargas de cumplimiento en nuestros negocios e inversiones. Cualquier cambio en la regulación, en la interpretación de la regulación existente, los criterios internos de las instituciones gubernamentales encargadas de aplicar dichas regulaciones, la imposición de regulaciones adicionales o la promulgación de legislación que afecte el sector aeroportuario en materias de empleo/trabajo, transporte/logística, costos de energía, impuestos o asuntos ambientales, podría tener un impacto adverso, directo o indirecto, sobre nuestra situación financiera y resultado de operaciones.

El nivel de especialización y técnica de las regulaciones en materia ambiental en México se ha profundizado e incrementado significativamente en años recientes, y el rigor de las leyes ambientales se está tornando sustancialmente más exigente. Considerando el contexto global, nosotros esperaríamos que esta tendencia continúe y sea estimulada por acuerdos internacionales celebrados entre México y Estados Unidos, y otros países u organizaciones internacionales. En cualquier caso, no hay garantías de que la regulación en materia ambiental o su exigibilidad no cambiarán de tal manera que pudiesen tener un efecto material adverso en nuestro negocio, el resultado de nuestras operaciones o nuestra situación financiera.

Asimismo, nuestra subsidiaria Aerostar como operador del Aeropuerto LMM, está sujeto a las leyes federales de aviación de los Estados Unidos y a regulaciones emitidas por la FAA y por la Administración de Seguridad en el Transporte (*Transportation Security Administration*, o "*TSA*", por sus siglas en inglés). Sin embargo, debido a que el Aeropuerto LMM es el primer aeropuerto privatizado en términos del Programa Piloto de Privatización Aeroportuaria, no es clara la manera en que la FAA aplicará a Aerostar y al Aeropuerto LMM las leyes existentes o futuras y regulaciones aplicables a los operadores aeroportuarios en los Estados Unidos. En caso de incumplimiento por parte de Aerostar de las leyes existentes o futuras y de las regulaciones, podría resultar en la imposición de multas o en la necesidad de incurrir en gastos a fin de que el Aeropuerto LMM esté en cumplimiento de las mismas. Este o cualquier otro cambio futuro en las leyes existentes o en su exigibilidad por parte de las agencias gubernamentales, así como cambios en la interpretación de dichas leyes y regulaciones, pueden incrementar los costos de cumplimiento de nuestros negocios e inversiones.

Riesgos Relacionados con la Situación Económica, Política y Social de México.

La apreciación, devaluación o fluctuación del Peso con respecto al Dólar puede afectar adversamente nuestros resultados de operación y situación financiera.

En el 2021, el valor del Peso frente al Dólar disminuyó en 3.1%. Desde el 2015 al 2018, el valor del Peso disminuyó substancialmente, y si dicha depreciación continuara, podría (sin considerar otros factores) generarse una disminución en el tráfico nacional de pasajeros en México, que podría no ser compensado por el incremento en el tráfico de pasajeros internacionales. Cualquier apreciación futura significativa del Peso puede impactar en el volumen agregado de tráfico de pasajeros al incrementar los costos de viaje de los pasajeros internacionales. La devaluación del Peso podría impactar nuestro tráfico total de pasajeros al incrementar los costos de viaje de los pasajeros nacionales en México, lo cual podría tener un efecto adverso en nuestros resultados de operación. Asimismo, no podemos asegurar que cualquier devaluación futura del Peso resultará en un incremento en el tráfico de pasajeros internacionales.

Adicionalmente, la devaluación del Peso frente al Dólar podría afectar negativamente el valor de las inversiones en ADSs y de las acciones de la Serie B, así como el valor en Dólares de cualquier dividendo u otra distribución que pueda ser pagada por nosotros.

No obstante que pretendemos cubrir las inversiones requeridas por nuestra estrategia de negocios con flujos de efectivo obtenidos de nuestras operaciones y préstamos bancarios denominados en Pesos y, al 31 de diciembre de 2021, nuestros aeropuertos mexicanos no tenían deuda en Dólares, podemos incurrir en deudas denominadas en Dólares para financiar todo o una porción de estas inversiones. Una devaluación del Peso podría incrementar el costo del servicio de cualquier deuda denominada en Dólares y originar pérdidas cambiarias.

Las devaluaciones o depreciaciones significativas del Peso, o medidas gubernamentales que impongan controles al tipo de cambio, podrían resultar también en la caída de los mercados internacionales de divisas y podrían limitar nuestra capacidad para transferir o convertir Pesos a Dólares o cualquier otra moneda.

Los acontecimientos económicos en México pueden afectar negativamente nuestros negocios y resultados de operación.

Si bien una parte sustancial de nuestros ingresos se derivan del turismo extranjero, los pasajeros nacionales en México, en años recientes han representado aproximadamente la mitad del volumen de tráfico de pasajeros en nuestros aeropuertos mexicanos. Adicionalmente, una porción significativa de nuestros activos están ubicados, y un segmento significativo de nuestras operaciones son llevadas a cabo en, México. Consecuentemente, nuestro negocio, la situación financiera y los resultados de operación podrían verse afectados negativamente por las condiciones generales de la economía mexicana, una devaluación del Peso, inflación y altas tasas de interés en México, o por acontecimientos políticos en México.

México ha experimentado y puede experimentar en el futuro condiciones económicas negativas.

En el pasado, México ha experimentado crisis económicas, causadas por factores internos y externos, caracterizadas por inestabilidad en los tipos de cambio (incluyendo devaluaciones), altas tasas de inflación, altas tasas de interés nacionales, contracción económica, una reducción del flujo de capital a nivel internacional, una reducción de liquidez en el sector bancario y tasas de desempleo altas. No podemos asumir que tales condiciones no volverán o que tales condiciones no tendrán un efecto adverso material en nuestro negocio, situación financiera o resultados de operaciones.

En el 2019, en México el PIB disminuyó en 0.1% y la inflación disminuyó a 2.8%. En el 2020, en México el PIB disminuyó en 8.5% y la inflación aumentó a 3.2%. En el 2021, en México el PIB incrementó en 5.9% y la inflación aumentó a 7.36%. En el 2020 y en el 2021, el brote de COVID-19, afectó de manera adversa la economía y los mercados financieros de México y sus socios comerciales. Mientras que el PIB en México incrementó tanto en el tercero como en el cuarto trimestre del 2021, es incierta la medida en que el brote de COVID-19 continuará afectando a la economía mexicana, al igual que el alcance de la futura recuperación económica mexicana, si es que la hubiera.

Si la economía mexicana no continúa su recuperación o si el aumento de tasas de interés o inflación es considerable o si la economía mexicana se ve afectada de manera negativa, nuestro negocio, situación financiera o resultados de operación podrían verse ser afectadas de manera significativa.

El desarrollo de los sucesos políticos en México podría tener un efecto adverso en nuestras operaciones.

Nuestra situación financiera y resultados de operación podrían ser afectados adversamente por los cambios en el entorno político mexicano, en la medida en que dichos cambios afecten las políticas económicas nacionales, crecimiento, estabilidad, panorama o marco regulatorio.

El gobierno mexicano ejerce una influencia significativa sobre la economía mexicana. Las acciones del gobierno mexicano frente a la economía y las grandes empresas paraestatales podrían tener un impacto significativo en las empresas mexicanas del sector privado en general, y en nosotros en lo particular, así como en las condiciones de mercado, precios y rendimientos sobre valores, incluyendo en nuestros ADSs.

La elección presidencial más reciente se llevó a cabo en julio de 2018. Andrés Manuel López Obrador, candidato presidencial por el Movimiento de Regeneración Nacional ("Morena") fue electo Presidente y asumió el cargo el 1 de diciembre de 2018, poniendo fin a la presidencia del Partido Revolucionario Institucional ("PRI"). Antes de asumir el cargo, López Obrador sometió a una consulta ciudadana la cuestión de continuar o no con la construcción de un Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, uno de los proyectos de infraestructura más importantes del país. La construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México comenzó en el 2015. La consulta ciudadana se llevó a cabo por una empresa privada contratada por Morena, a través de mecanismos que no necesariamente están previstos en la Constitución. El resultado de dicha consulta, anunciado el 28 de octubre de 2018, fue cancelar la construcción del nuevo aeropuerto y, en su lugar, construir una nueva red aeroportuaria que consiste en tres aeropuertos cercanos a la zona metropolitana de la Ciudad de México. El 27 de diciembre de 2018, la administración de López Obrador anunció oficialmente la terminación de las obras en el nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México.

En cambio, López Obrador decidió agregar pistas adicionales a la base aérea militar en Santa Lucía y construir el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles ("AIFA") para manejar el tráfico aéreo de la Ciudad de México. AIFA inició su operación el 21 de marzo de 2022. Nuestro tráfico de pasajeros nacionales en México es significativamente dependiente de las operaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y no podemos asegurar que las operaciones de AIFA no puedan impactar de forma adversa las operaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

El 24 y 25 de noviembre de 2018, López Obrador y Morena llevaron a cabo otra consulta ciudadana, en la cual se aprobó la construcción de un proyecto ferroviario denominado el Tren Maya, que conectará las zonas arqueológicas Mayas y sitios turísticos en 5 Estados del Sureste-Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán. El Tren Maya estaba previsto a ser un proyecto de cuatro años con un costo total de USD\$7.4 mil millones de Dólares que conectaría Palenque con Cancún. Una serie de protestas e impugnaciones legales han detenido la construcción del Tren Maya, el cual el gobierno mexicano ahora planea terminar en el 2023. No podemos asegurar que la construcción del Tren Maya o cualquier otra incertidumbre alrededor de su construcción no tendrán un impacto en el tráfico de pasajeros en nuestros aeropuertos mexicanos.

En sus declaraciones posteriores al anuncio de los resultados de la consulta, López Obrador expresó su intención de, durante su presidencia, llevar a cabo más consultas en temas que, a su juicio, son de interés nacional para su administración, y que los resultados de dichas consultas serán adoptados sin considerar las consecuencias que puedan tener en los mercados financieros. No podemos predecir el alcance que dichas políticas puedan generar de inestabilidad económica en México, así como si nuestras operaciones o el marco jurídico bajo el que operamos puedan verse afectados.

Después de las elecciones intermedias del 6 de junio de 2021, Morena perdió la mayoría absoluta en la Cámara de Diputados que había adquirido desde el 2018. Sin embargo, sigue siendo el partido político que de manera individual tiene más curules en relación con cualquier otro partido político en México. No podemos predecir el impacto que los acontecimientos políticos en México tendrán en la economía mexicana, ni podemos asegurar que estos acontecimientos, sobre los cuales no tenemos control, no tendrán un efecto adverso en nuestro negocio, estados financieros, resultados de operaciones, flujos de efectivo, panoramas y/o el precio de mercado de nuestros ADSs.

El gobierno mexicano podrá implementar cambios significativos en la legislación, las políticas y la regulación, que podrían afectar la situación política y económica de México. No podemos predecir de qué manera se va

conducir el gobierno mexicano, y cómo la nueva administración pueda implementar estos cambios sustanciales en México, que podría afectar de manera negativa nuestro negocio, condición financiera, resultados de operaciones, flujos de efectivo, prospectos y/o el precio de mercado de nuestros ADSs. No hay ninguna garantía de que el ambiente de relativa estabilidad política en México continúe en un futuro.

Acontecimientos en otros países pueden afectar el precio de los valores emitidos por compañías mexicanas.

La economía mexicana podría verse afectada, en distintos niveles, por las condiciones económicas y de mercado en otros países. Aunque las condiciones económicas en otros países pueden diferir significativamente de las condiciones económicas en México, las reacciones de los inversionistas a los sucesos en otros países pueden tener un efecto adverso sobre el valor de mercado de los valores de emisoras mexicanas. En octubre de 1997, los precios de los valores mexicanos tanto de deuda como de capital disminuyeron substancialmente como resultado de un agudo descenso de los mercados de valores asiáticos. De forma similar, en la segunda mitad de 1998 y a principios de 1999, los precios de los valores mexicanos se vieron adversamente afectados por las crisis económicas que tuvieron lugar en Rusia y Brasil. Los mercados mexicanos de deuda y de capital también han sido adversamente afectados por constantes sucesos en los mercados de crédito globales.

Además, en años recientes, las condiciones económicas en México se han hecho cada vez más correlacionadas con las condiciones económicas en los Estados Unidos, a consecuencia del Tratado de Libre Comercio, y el Tratado de Libre Comercio (que fue sustituido por el Tratado México – Estados Unidos – Canadá, “T-MEC”, o “USMCA”, por sus siglas en inglés) y el aumento en la actividad económica entre los dos países. Por lo tanto, las condiciones económicas adversas en los Estados Unidos, la terminación del T-MEC u otros acontecimientos relacionados podrían tener un efecto adverso material en la economía mexicana. No podemos asegurar que acontecimientos en otros países con mercados emergentes, en los Estados Unidos o en algún otro país no afectará de modo materialmente y negativo nuestro negocio, situación financiera o resultados de operaciones.

La elección del presidente de los Estados Unidos podría crear incertidumbre en las relaciones entre México y los Estados Unidos, y podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera y en los resultados de operación.

El 20 de enero de 2021, Joseph R. Biden, prestó juramento como presidente de los Estados Unidos. El predecesor del Presidente Biden expresó su intención de realizar cambios relacionados con la inmigración y el comercio, incluyendo la renegociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (*North American Free Trade Agreement*, o “NAFTA”, por sus siglas en inglés). Mientras que el Presidente Biden ha expresado intenciones diferentes a las de su predecesor y ha revertido ciertos esfuerzos implementados por su predecesor en relación con las políticas de inmigración, los efectos del cambio de Presidente en los Estados Unidos sobre las relaciones entre México y Estados Unidos todavía no es muy clara. Estados Unidos es el principal socio comercial de México, y recibe más del 80% de las exportaciones totales de México. El crecimiento industrial de la economía mexicana podría verse afectado por relaciones comerciales más débiles entre México y los Estados Unidos.

El 1 de octubre de 2018, México anunció que había llegado a un acuerdo con Canadá y Estados Unidos para modernizar su tratado de libre comercio y reemplazar NAFTA. El nuevo acuerdo, conocido como T-MEC, se firmó formalmente el 30 de noviembre de 2018, fue ratificado por Estados Unidos, México y Canadá y entró en vigor el 1 de julio de 2020. Las modificaciones incluyen, entre otras, reglas de salarios mínimos para el sector automotriz, mayor acceso al mercado canadiense de lácteos y la extensión de protecciones a los derechos de autor por 70 años después de la vida del autor. Adicionalmente, el T-MEC actualiza (para México y Estados Unidos solamente) el capítulo 11 sobre los procedimientos de resolución de conflictos inversionista-Estado. Las actualizaciones del T-MEC incluyen una cláusula “*sunset*” de 16 años, lo que significa que los términos del tratado expiran al vencimiento de dicho plazo y que están sujetos a revisión cada 6 años, en dicho caso los Estados Unidos, México y Canadá pueden decidir sobre la extensión del T-MEC o no. Si el T-

MEC es terminado o modificado de cualquier forma, dicha terminación o modificación podría tener un impacto material en el sector de aviación en México. Mientras que es difícil predecir el alcance de los efectos de dicha terminación o modificaciones, dichos cambios podrían tener un impacto adverso en nuestro negocio, condición financiera, resultados de operaciones, flujos de efectivo, panoramas y/o precios de mercado de nuestros ADSs.

Las diferencias entre los requisitos de revelación de información corporativa en México y en Estados Unidos podrían tener como consecuencia que no se reflejen adecuadamente nuestro negocio y resultados de operaciones.

El objetivo principal de las leyes aplicables al mercado de valores en los Estados Unidos, México y otros países es promover la revelación de información completa y adecuada de toda la información corporativa significativa, incluyendo la información contable. Sin embargo, podría haber información diferente o de menor alcance respecto de los emisores de valores en México respecto de aquella información revelada por las empresas públicas en países con un mayor desarrollo en sus mercados de valores, incluyendo en los Estados Unidos.

Asimismo, los principios contables y los requisitos de revelación en México son diferentes que aquellos de los Estados Unidos. En particular, nuestros estados financieros son preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF" o "IFRS", por sus siglas en inglés) que son diferentes de las GAAP de los Estados Unidos (*Generally Accepted Accounting Principles*) en diversos aspectos. Las partidas en los estados financieros de una compañía que han sido preparados de conformidad con las NIIF podrían no reflejar su situación financiera o sus resultados de operación de la manera en que serían reflejados si dichos estados financieros hubieran sido preparados de conformidad con las GAAP de los Estados Unidos.

La legislación mexicana y nuestros estatutos prohíben a los accionistas extranjeros de invocar la protección de sus gobiernos respecto de sus derechos como accionistas.

De conformidad con la legislación mexicana, nuestros estatutos sociales establecen que los accionistas extranjeros se considerarán por ese solo hecho como mexicanos respecto de las acciones o derechos que adquieran de ASUR, y se entenderá, por lo tanto, que convienen en no invocar la protección de su gobierno en ciertas circunstancias. Bajo esta disposición, se considera que un accionista extranjero ha acordado no invocar la protección de su gobierno mediante la solicitud a dicho gobierno de interponer una demanda diplomática contra el gobierno federal en relación con los derechos que dicho accionista tiene en su carácter de accionista, pero no se considera que dicho accionista extranjero renuncia a cualesquiera derechos que pudiera tener, incluyendo los derechos bajo la legislación del mercado de valores en los Estados Unidos, en relación con su inversión en ASUR. Si usted invoca dicha protección gubernamental en violación de dicho acuerdo, podrá perder sus acciones en favor del gobierno mexicano.

Podría ser difícil exigir responsabilidad civil en contra nuestra o de nuestros directores, funcionarios y personas controladoras.

ASUR está constituida conforme a las leyes de México, con domicilio social en la Ciudad de México, y la mayoría de nuestros directores, funcionarios y personas controladoras residen fuera de los Estados Unidos. Adicionalmente, todos o una parte significativa de nuestros bienes, así como los suyos están ubicados fuera de los Estados Unidos. En consecuencia, podría ser difícil para los inversionistas llevar a cabo las formalidades procesales de notificación a esas personas dentro de los Estados Unidos o ejecutar sentencias en su contra, incluyendo cualquier acción basada en responsabilidad civil bajo las leyes federales del mercado de valores de Estados Unidos. Cabe cierta duda respecto de la ejecución contra dichas personas en México, ya sea a través de una acción inicial o en acciones para ejecutar las sentencias dictadas por tribunales estadounidenses, respecto de responsabilidad basada únicamente en las leyes federales del mercado de valores de Estados Unidos.

Las protecciones otorgadas a los accionistas minoritarios en México son diferentes a aquellas otorgadas en los Estados Unidos de América.

Bajo ley mexicana, las protecciones otorgadas a los accionistas minoritarios son diferentes a las otorgadas en los Estados Unidos de América. En particular, las disposiciones legales aplicables a las obligaciones fiduciarias de los directores no están tan desarrolladas como en otras jurisdicciones y hay diferentes requisitos de procedimiento para que los accionistas puedan iniciar una acción. Como resultado de lo anterior, en la práctica puede ser más difícil para los accionistas minoritarios de ASUR hacer valer sus derechos frente a nosotros o nuestros directores o accionistas controladores de lo que pudiera ser para accionistas de una compañía constituida en otra jurisdicción, tal como los Estados Unidos.

Podrían incrementar los riesgos de seguridad en México, los cuales podrían afectar adversamente nuestras operaciones.

En años recientes, México ha experimentado un periodo de incremento en la actividad criminal y la violencia, principalmente debido al crimen organizado. El incremento en la violencia entre las organizaciones criminales, particularmente, los traficantes de droga, así como enfrentamientos entre estos y el personal militar y civil, o incrementos en otros tipos de delitos, representan un riesgo para nuestro negocio y podrían afectar adversamente nuestros resultados. Adicionalmente, la percepción respecto del crimen en México, así como la violencia relacionada con el tráfico de droga, podrían tener también un efecto adverso en nuestro negocio, en la medida en que disminuya el tráfico internacional de pasajeros con destino a México o el tráfico nacional de pasajeros que utilizan nuestros aeropuertos en las zonas afectadas.

El 8 de diciembre de 2021, el Departamento de Estado de los Estados Unidos, emitió una advertencia de viaje Nivel 3 para que se reconsiderara viajar a México debido al COVID-19, y recomendó tener mayor precaución debido a la delincuencia y a los secuestros, derivado de que algunas áreas tienen un mayor riesgo. Históricamente, las regiones en que operamos no han experimentado el nivel de violencia de otras regiones de México, y en la advertencia de viaje del 8 de diciembre de 2021, ninguno de los estados mexicanos en los que operamos fueron clasificados como zonas “de evitar viajar” o “reconsiderar el viaje”. Sin embargo, no podemos asegurar que no incremente la violencia en, o que el Departamento de Estado de los Estados Unidos no emita advertencias de viaje respecto de, los estados mexicanos en los que operamos.

Riesgos Relacionados con la Situación Económica, Política y Social de Colombia

Las políticas gubernamentales de Colombia podrían afectar significativamente la economía y en consecuencia, nuestro negocio y operaciones en Colombia.

Nuestro negocio y resultados de operación en nuestros aeropuertos colombianos dependen de las condiciones económicas predominantes en Colombia. Históricamente el gobierno colombiano ha ejercido una influencia significativa sobre su economía, y es probable que continúe implementando políticas que tendrán un impacto sobre los negocios y resultados de operación de las empresas en ese país. Los cambios potenciales en las leyes, políticas públicas y reglamentos podrían ocasionar inestabilidad y volatilidad en Colombia, lo cual podría tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio y resultados de operación.

Aunque desde el 2003, Colombia ha mantenido un crecimiento económico estable y un porcentaje de inflación por debajo del 8.0% durante la década, anteriormente el crecimiento económico se ha visto afectado de forma negativa por una baja inversión extranjera directa, altos niveles de inflación y la percepción de inestabilidad política. No podemos garantizar que en el futuro continuará el crecimiento económico en Colombia que se ha logrado en años recientes. La economía colombiana podría enfrentarse a una recesión, si se deteriora la percepción generalizada de mejora en la estabilidad de Colombia o si disminuye la inversión extranjera directa, lo que podría impactar el tráfico nacional e internacional de pasajeros en nuestros aeropuertos colombianos, y afectar adversamente nuestros resultados de operación.

Colombia se ha enfrentado a diversos periodos de violencia e inestabilidad política, lo cual podría afectar la economía y nuestras operaciones.

Durante las últimas cuatro décadas, Colombia se ha enfrentado a diversos periodos de violencia criminal, principalmente a causa de las actividades de guerrilla, grupos paramilitares y los cárteles de droga. Estos grupos han ejercido una influencia significativa sobre la población local de regiones remotas del país, en la cual la presencia del gobierno es mínima, y estos grupos han fondeado sus operaciones mediante la protección y prestación de servicios a los traficantes de droga. En respuesta, el gobierno colombiano ha implementado medidas de seguridad y ha fortalecido a las fuerzas militares y de policía, incluyendo la creación de unidades especiales. No obstante esos esfuerzos, en Colombia continúa existiendo el crimen relacionado con las drogas y las actividades de guerrilla y paramilitares. En el futuro, cualquier posible incremento en la violencia asociada con esas actividades, podría tener un impacto negativo en la economía de Colombia.

En el contexto de cualquier inestabilidad política, se han realizado acusaciones contra miembros del gobierno colombiano respecto de sus posibles vínculos con grupos paramilitares. Esas acusaciones podrían socavar en la credibilidad del gobierno de Colombia, lo cual, a su vez, podría impactar negativamente a la economía y turismo en Colombia, así como en nuestras futuras operaciones en la región. En noviembre de 2016, el gobierno de Colombia celebró un acuerdo de paz modificado con la guerrilla de la FARC, en busca de su desmovilización y de la conclusión del conflicto armado. Ese mismo mes, el acuerdo de paz modificado fue ratificado tanto por ambas cámaras del congreso y el gobierno colombiano formalmente celebró con la FARC un acuerdo de paz sin haberlo sometido a votación electoral. El 18 de enero de 2019, el Presidente Iván Duque anunció la conclusión de las negociaciones para un acuerdo de paz con el ELN, la segunda guerrilla más grande en el país. Esta decisión fue el resultado de un ataque terrorista cometido por el ELN a una estación de policía situada en Bogotá. El gobierno colombiano ha tenido enfrentamientos militares con el ELN y con grupos disidentes con los que se ha firmado un acuerdo de paz. Los conflictos entre guerrilleros y paramilitares por el control del territorio desalojado por antiguos grupos que se reintegraron a la sociedad civil han provocado brotes de violencia en el país, que también han tenido respuesta por parte del gobierno colombiano. Asimismo, algunos ex miembros de la guerrilla continúan llevando a cabo actividades ilegales, incluyendo el microtráfico de drogas y el robo, provocando el establecimiento de bandas criminales en las regiones de Antioquia, Cauca y Valle de Cauca.

El 2 de enero de 2022, se desataron confrontaciones violentas en el departamento de Arauca en Colombia, derivado de que miembros del ELN se enfrentaron con disidentes de FARC. El control sobre las economías informales, incluyendo el tráfico de droga a Venezuela dieron origen al conflicto, y resultó en muertes, detenciones ilegales, desplazamiento masivo y el riesgo de desplazamiento masivo forzado en las municipalidades contiguas, en particular en Tame, Fortul, Saravena y Arauquita. El conflicto continuó escalándose en los meses siguientes, y permanece incierta la posibilidad de alcanzar un potencial acuerdo entre el ELN y las FARC.

Adicionalmente, Colombia recientemente ha experimentado una inmigración significativa desde Venezuela, provocando relaciones tensas entre esas naciones, incluyendo con respecto a las relaciones comerciales. El transporte aéreo ha disminuido entre Colombia y Venezuela, en parte debido a la inestabilidad política y económica en Venezuela.

En junio de 2018, Iván Duque, un político de centro derecha, fue elegido como presidente de Colombia, y entró en funciones en agosto de 2018. La introducción por parte de Duque de una reforma fiscal en 2021 dio lugar a manifestaciones en todo el país contra su gobierno. El 28 de abril de 2021 comenzó una huelga nacional que ha provocado bloqueos de carreteras en gran parte de Colombia. Los manifestantes se han continuado manifestando por varias razones, incluyendo la oposición a ciertas reformas políticas y económicas propuestas por el gobierno de Duque, la corrupción, la aplicación del acuerdo de paz y la falta de seguridad proporcionada a los defensores de los derechos humanos, y han exigido reformas relacionadas con las pensiones, el acceso a la educación, la protección del medio ambiente y la desigualdad, entre otros. Estas manifestaciones no siempre han sido pacíficas y se han tomado medidas extraordinarias por el gobierno de Duque para reestablecer el orden público. El 28 de mayo de 2021, Duque expidió el Decreto número 575, autorizando la intervención de fuerzas militares en varias regiones del país con el fin de ayudar en el levantamiento de todo tipo de bloqueos en las carreteras y para impedir la instalación de nuevos bloqueos por parte de los manifestantes. No podemos asegurar que las manifestaciones, la huelga nacional y sus consecuencias no tendrán un efecto adverso en nuestro negocio, condición financiera o el resultado de nuestras operaciones.

Los rápidos cambios en las condiciones económicas, políticas y sociales en Colombia, así como la respuesta del gobierno colombiano a esas condiciones económicas y sociales, podrían impactar adversamente nuestras operaciones en Colombia. Asimismo, cualquier cambio en el gobierno en turno, en la normatividad o las políticas relacionadas con los servicios aeronáuticos o de inversión, o cambios en las actitudes políticas en Colombia, están fuera de nuestro control.

Riesgos Relacionados con Nuestros ADSs

El inversionista podría no tener derecho a participar en futuras ofertas.

Bajo la legislación mexicana, si emitimos nuevas acciones como parte de un aumento de capital en efectivo, generalmente debemos otorgar a nuestros accionistas el derecho de adquirir el número suficiente de acciones para que los mismos mantengan su porcentaje de participación accionario en ASUR. El derecho a adquirir esas acciones se conoce como derecho de preferencia. Podríamos estar limitados legalmente para permitir a tenedores de nuestros ADS en Estados Unidos de América ejercitar sus derechos de preferencia en cualquier aumento de capital futuro, salvo que presentemos una solicitud de registro ante la SEC respecto de cualquier emisión futura de acciones, o que la oferta califique como una excepción de los requisitos de registro de conformidad con la Ley del Mercado de Valores de 1933 de los Estados Unidos, según sea modificada.

En el momento de cualquier aumento de capital, evaluaremos el costo y responsabilidades potenciales asociados con la presentación de una solicitud de registro ante la SEC y cualesquiera otros factores que consideremos importantes para determinar si presentaremos dicha solicitud de registro.

No podemos asegurar que presentaremos una solicitud de registro para que los tenedores de ADSs o acciones participen en la oferta mediante el ejercicio de derechos de preferencia. Adicionalmente, en términos de la legislación mexicana actual, la venta por el depositario de derechos de preferencia y distribución de utilidades de dichas ventas a los tenedores de ADSs no es posible. Consecuentemente, la participación accionaria en ASUR podría ser proporcionalmente diluida.

Los tenedores de ADSs no tienen derecho de asistir a las asambleas de accionistas, y sólo podrán votar a través del depositario.

De conformidad con la ley mexicana, se requiere que los accionistas depositen sus acciones ante el Secretario de la Compañía, el Indeval, una institución de crédito, ya sea mexicana o extranjera, o una casa de bolsa, a efecto de poder asistir a una asamblea de accionistas. Un tenedor de ADSs no podrá cumplir con este requerimiento, y consecuentemente no tiene derecho a asistir a las asambleas de accionistas. Un tenedor de ADSs tiene derecho a darle instrucciones al depositario respecto de cómo votar las acciones representadas por ADSs, de conformidad con los procedimientos previstos en el contrato de depósito y de conformidad con la ley mexicana, pero un tenedor de ADSs no podrá votar sus acciones directamente en asamblea de accionistas ni designar un apoderado para tales efectos.

Futuras ventas de acciones por parte nuestra y de nuestros accionistas podrían ocasionar una disminución en el precio de las acciones Serie B y ADSs.

El 17 de agosto de 2010, JMEX B.V. que era tenedor del 16.1% de nuestro capital social, enajenó el 100.0% de su participación accionaria en ASUR (o de 47'974,228 acciones de la Serie B) mediante una oferta pública a un precio de USD\$4.48 por acción de la Serie B. El 4 de enero de 2012, Fernando Chico Pardo consumó la venta del 49.0% de ITA y 37'746,290 de sus acciones de la Serie B, a favor de Grupo ADO, por un precio total de compra de USD\$196.6 millones de Dólares.

Futuras ventas de cantidades substanciales de nuestras acciones o la percepción de que dichas ventas puedan ocurrir, podría ocasionar una disminución del precio de nuestros ADSs y acciones de la Serie B. No obstante que nosotros y JMEX B.V. fuimos sujetos a una restricción en relación con la venta de agosto de 2010, nuestros otros accionistas, consejeros y funcionarios no se sujetaron a las mismas limitaciones y como resultado tuvieron la posibilidad de transmitir libremente sus acciones de la Serie B inmediatamente después de la oferta. Nosotros, nuestros accionistas, consejeros y funcionarios podríamos no estar sujetos a limitaciones de venta en futuras ofertas de nuestras acciones ordinarias. Cualquier venta en esos términos podría dar lugar a una disminución en el precio de nuestros ADSs y acciones de la Serie B. No podemos asegurar que el precio de nuestros ADSs y acciones de la Serie B se recupere de dicha disminución de valor.

Podríamos ser clasificados como una compañía de inversión extranjera pasiva para efectos de los impuestos federales sobre ingresos en los Estados Unidos, lo cual podría sujetar a los inversionistas de los Estados Unidos con acciones ordinarias o ADSs a consecuencias adversas tributarias que podrían ser significativas.

Seremos clasificados como una compañía de inversión extranjera pasiva (*Passive Foreign Investment Company*, o "PFIC", por sus siglas en inglés), en cualquier ejercicio fiscal, habiendo considerado nuestros ingresos y activos brutos (y los ingresos y activos de nuestras subsidiarias en términos de las reglas de transparencia aplicables) entre (i) el 75% o más de nuestros ingresos netos por el ejercicio fiscal consistan de ciertos tipos de "ingresos pasivos", o (ii) 50% o más del valor trimestral promedio de nuestros activos sean atribuibles a "activos pasivos" (activos que generan o que sean mantenidos para la generación del ingreso pasivo). Consideramos que por el 2021, no fuimos una PFIC para efectos de los impuestos federales sobre ingresos en los Estados Unidos y no esperamos ser una PFIC en los ejercicios fiscales actuales o en el futuro próximo. El estado de PFIC es una determinación de hecho que se realiza anualmente al cierre de cada ejercicio fiscal sobre la base de la composición de nuestros ingresos y el valor de nuestros activos en contraste con nuestros pasivos. Debido a que nuestra consideración está basada parcialmente sobre el valor

esperado de mercado de nuestras acciones, una disminución del precio comercial de nuestras acciones ordinarias y ADSs podría resultar en que seamos convertidos en una PFIC.

En caso que seamos convertidos en o seamos clasificados como una PFIC, un tenedor estadounidense que no lleve a cabo una decisión de venta conforme a valor de mercado, podría incurrir en aumentos significativos en los impuestos federales respecto de los ingresos sobre ganancias, a la tasa ordinaria de impuestos sobre ingresos reconocidos respecto de la venta u otras enajenaciones de acciones por nuestras acciones ordinarias o ADSs y la recepción de distribuciones por nuestras acciones ordinarias o ADSs en la medida en que dicha distribución tenga el tratamiento de una "distribución en exceso" de conformidad con las disposiciones sobre los impuestos federales sobre ingresos en los Estados Unidos. No es nuestra intención proporcionarle a los tenedores con la información necesaria para realizar una "Elección QEF" (*QEF Election*). Por lo tanto, un tenedor estadounidense que busque mitigar los efectos adversos potenciales de las reglas de PFIC debe considerar llevar a cabo sus decisiones en términos de valor de mercado. Adicionalmente, en caso que seamos convertidos en o seamos clasificados como una PFIC, un tenedor estadounidense de valores de nuestras acciones ordinarias o de ADSs, estará sujeto a la presentación de formularios adicionales para la declaración de impuestos en los Estados Unidos, y el periodo de prescripción para el cobro podría ser suspendido en caso que el tenedor estadounidense no presente el formulario adecuado. Para mayor información ver "*Impuestos - Impuestos Sobre Disposición de Acciones o ADSs - Estado de compañías pasiva de inversión extranjera*".

4. Otros Valores Inscritos en el RNV.

Adicionalmente a las acciones representativas de su capital social inscritas en el RNV y listadas en la Bolsa Mexicana de Valores ("BMV") y la Bolsa Institucional de Valores ("BIVA"), ASUR no cuenta con otros valores inscritos en el RNV. Asimismo, ASUR cuenta con valores listados en la bolsa de valores de Nueva York (New York Stock Exchange), según se menciona en este Reporte Anual.

Por tener valores inscritos en el RNV, la Emisora está obligada a proporcionar a la CNBV, a la BMV, a la BIVA y al público inversionista la información financiera, económica, contable, jurídica y administrativa a que se refieren los artículos 33, 34, 35 y demás aplicables de la Circular Única publicadas por la SHCP por conducto de la CNBV, con la periodicidad establecida en las propias disposiciones, incluyendo de manera enunciativa: reportes sobre eventos relevantes, información financiera anual y trimestral, reporte anual, informe sobre el grado de adhesión al Código de Mejores Prácticas Corporativas, así como información jurídica anual relativa a asambleas de accionistas, ejercicios de derechos o reestructuraciones corporativas relevantes.

Respecto de los reportes que ASUR envía a las autoridades regulatorias de forma periódica *ver "La Compañía— Descripción del Negocio – Marco Regulatorio – Reportes, Información y Requisitos de Autorización", "Marco Regulatorio en México – Programas Maestros de Desarrollo en México"*.

De conformidad con la Ley del Mercado de Valores de 1934 de los Estados Unidos (*Securities and Exchange Act of 1934*), ASUR presenta a la SEC un reporte anual en la Forma 20-F y, cuando resulta necesario, reportes de eventos relevantes en la Forma 6-K.

En los últimos cinco años, ASUR ha entregado en forma completa y oportuna, los reportes sobre eventos relevantes e información periódica requerida por la legislación mexicana y extranjera aplicable.

5. Cambios Significativos a los Derechos de Valores Inscritos en el RNV.

ASUR no ha realizado modificación significativa alguna a los derechos de cualquier clase de las acciones representativas de su capital social inscritas en el RNV.

6. Destino de los Fondos

NO APLICA.

7. Documentos de Carácter Público.

A solicitud del inversionista se entregarán copias del presente documento a través del Lic. Adolfo Castro Rivas, Director General de la Emisora y que es la persona encargada de las relaciones con los inversionistas y podrá ser localizado en las oficinas de la Emisora ubicadas en Bosque de Alisos No. 47-A cuarto piso, Colonia Bosques de las Lomas, 05120, Ciudad de México, México, teléfono 52-84-04-08 o al correo electrónico: acastro@asur.com.mx.

Los inversionistas podrán consultar los documentos de carácter público que han sido presentados a la CNBV y a la BMV, incluyendo información periódica acerca de su situación financiera y sus resultados, así como de eventos relevantes en la página de Internet de la BMV en la siguiente dirección: www.bmv.com.mx. Asimismo, dicha información se encuentra físicamente a disposición del público en el centro de información de la BMV, ubicado en Paseo de la Reforma No. 255, Colonia Cuauhtémoc, 06500, Ciudad de México, México.

ASUR cuenta con una página de Internet que contiene información general de la misma y cuya dirección es www.asur.com.mx. Salvo que expresamente se indique lo contrario, la información contenida en nuestra página de Internet no forma parte del presente reporte anual.

PROYECCIONES

Este reporte anual contiene declaraciones, proyecciones y estimaciones futuras. Asimismo, es probable que los reportes de revelación periódica de información, los eventos relevantes que publicamos, prospectos, otros reportes anuales, comunicados de prensa y otros materiales impresos, así como declaraciones emitidas por nuestros consejeros, directores, empleados, analistas, inversionistas institucionales, representantes de medios y otros, contengan o consistan en declaraciones, proyecciones y estimaciones futuras. Los siguientes son ejemplos de declaraciones, proyecciones y estimaciones futuras:

- Declaraciones, proyecciones y estimaciones futuras de ingresos de operación, ingreso neto (o pérdidas), ingreso neto (o pérdidas) por acción, gastos de capital, dividendos, estructura de capital y otros elementos financieros o razones financieras;
- Declaraciones, proyecciones y estimaciones futuras de nuestros planes, objetivos o metas;
- Declaraciones, proyecciones y estimaciones futuras de nuestro desempeño económico futuro o del desarrollo económico de México o de los demás países en los que operamos; y
- Declaraciones, proyecciones y estimaciones futuras sobre las premisas base de dichas proyecciones.

Palabras como “creer,” “anticipar,” “planear,” “esperar,” “intentar,” “pretender,” “objetivos,” “estimar,” “proyectar,” “predecir,” “previsión,” “lineamientos,” “deberá” y expresiones similares se utilizan para identificar proyecciones, pero no son la única forma en la que lo hacemos.

Las declaraciones, proyecciones y estimaciones futuras conllevan riesgos inherentes e incertidumbre. Le advertimos que muchos factores podrían causar que los resultados que efectivamente se obtengan difieran significativamente de los resultados contenidos en los planes, objetivos, expectativas, previsiones, estimaciones e intenciones expresadas en dichas declaraciones, proyecciones y estimaciones futuras. Estos factores, algunos de los cuales son discutidos en los “Factores de Riesgo”, incluyen cambios significativos en los términos de nuestras concesiones en México, Colombia, y Puerto Rico, sucesos en procedimientos legales, condiciones políticas y económicas, políticas gubernamentales en México, Colombia, Puerto Rico o en cualquier otra parte, tasas inflacionarias, tipos de cambio, desarrollo regulatorio, demanda de los clientes y competencia. Los factores mencionados se incluyen de manera enunciativa y no limitativa, muchos otros riesgos y factores inciertos podrían causar que los resultados efectivamente obtenidos difieran materialmente de los resultados contenidos en las declaraciones, proyecciones y estimaciones futuras.

Las declaraciones, proyecciones y estimaciones futuras se refieren únicamente al día en que fueron hechas, y no asumimos obligación alguna para actualizarlas a la luz de nueva información o futuros acontecimientos.

II. LA COMPAÑÍA

1. Historia y Desarrollo del Emisor

Datos Generales

Denominación y constitución

ASUR es una sociedad anónima bursátil de capital variable constituida bajo las leyes de México; su denominación social es Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V., y se constituyó mediante escritura pública número 44,125 de fecha 1 de abril de 1998, otorgada ante el Lic. Emiliano Zubiría Maqueo, Notario Público número 25 de la Ciudad de México, México, e inscrita en el Registro Público de Comercio de la Ciudad de México, bajo el folio mercantil número 237,658 el 30 de abril de 1998.

Giro Principal

La Emisora es una compañía tenedora de acciones de sociedades dedicadas a la administración, operación, incluyendo la prestación de servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, construcción y/o explotación de aeródromos civiles y en términos de la Ley de Aeropuertos y el Reglamento de la Ley de Aeropuertos. Nueve de las subsidiarias de la Emisora cuentan con concesiones para operar, administrar, explotar y construir Aeropuertos en la región Sureste de México; dichas concesiones tienen un plazo de cincuenta años a partir de 1998. Asimismo, a través de nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún, tenemos una participación controladora en Airplan, la cual cuenta con seis concesiones aeroportuarias en Colombia; y Aerostar, nuestra subsidiaria de Puerto Rico, cuenta con una concesión para operar el Aeropuerto LMM de Puerto Rico.

Duración

ASUR tiene una duración indefinida.

Dirección y teléfono de sus principales oficinas

El domicilio social de ASUR es la Ciudad de México, México, y sus oficinas principales se ubican en Bosque de Alisos No. 47-A cuarto piso, Colonia Bosques de las Lomas, C.P. 05120, Ciudad de México, México: (55) 5284-0408.

Descripción

Apertura a la Inversión en el Sistema Aeroportuario Mexicano

ASUR fue constituida como parte de los planes del gobierno federal para la apertura del sistema aeroportuario mexicano a la inversión privada bajo un programa de dos etapas. Bajo los lineamientos emitidos por la SICT, 35 de los 58 principales aeropuertos públicos de México fueron seleccionados para este programa y se dividieron en cuatro grupos: el grupo sureste (que cuenta con los nueve Aeropuertos de ASUR), el grupo Ciudad de México (que actualmente cuenta con un solo aeropuerto), el grupo Pacífico (que cuenta con 12 aeropuertos) y el grupo Centro-Norte (que cuenta con 13 aeropuertos). En la primera fase del programa se seleccionaría un inversionista para cada grupo aeroportuario a través de un proceso de licitación pública. A este inversionista se le otorgaría una participación del 15.0% en el capital del grupo aeroportuario y el derecho y obligación de celebrar varios contratos, incluyendo uno para prestar ciertos servicios de asistencia técnica en los términos establecidos durante el proceso de licitación pública. En la segunda fase del programa, una parte o la totalidad de la tenencia accionaria remanente de

cada grupo aeroportuario, sería ofrecida para venta al público en general.

En junio de 1998, la SICT otorgó a las subsidiarias de ASUR las Concesiones para administrar, operar, explotar y, en su caso, construir los Aeropuertos del Sureste por un plazo de 50 años a partir del 1 de noviembre de 1998. A su vez, por cada grupo aeroportuario se constituyó una sociedad controladora, que es propietaria de la totalidad (menos una acción) de las acciones representativas del capital social de las sociedades Concesionarias, así como de una sociedad de servicios del grupo correspondiente.

Inversión de ITA

Como parte del proceso de apertura a la inversión en el sistema aeroportuario mexicano, en 1998 el gobierno federal vendió 15.0% del capital social de ASUR en la forma de 45'000,000 acciones Serie BB a ITA a través de una licitación pública.

En 1998, ITA pagó al gobierno federal un total de \$1,165.1 millones de Pesos (Pesos nominales, excluyendo intereses) (USD\$120 millones de Dólares al tipo de cambio en vigor el día de pago) a cambio de:

- 45'000,000 acciones Serie BB representativas del 15.0% de nuestro capital social (a la fecha del presente Reporte Anual las acciones Serie BB representan 7.65% del capital social de ASUR de conformidad con la conversión descrita posteriormente).
- tres opciones para suscribir acciones Serie B, todas las cuales han expirado en su totalidad al no haber sido ejercidas
- el derecho y la obligación de celebrar diversos contratos con nosotros y con el gobierno federal, incluyendo un contrato de participación, un contrato de asistencia técnica y un convenio de accionistas bajo los términos previstos en el proceso de licitación. Dichos contratos se describen con mayor detalle en "*La Compañía– Historia y Desarrollo de la Emisora*" y "*Administración - Operaciones con Partes Relacionadas y Conflictos de Intereses*".

En términos del contrato de asistencia técnica, ITA proporciona servicios de administración y consultoría y transfiere conocimientos de la industria y tecnología a ASUR a cambio de una contraprestación. Este contrato se describe con mayor detalle en "*La Compañía– Historia y Desarrollo de la Emisora*" y "*Administración - Operaciones con Partes Relacionadas y Conflictos de Intereses*". El contrato nos otorga una licencia perpetua y exclusiva en México para utilizar toda la asistencia técnica y conocimientos de la industria transferidos por ITA o sus accionistas durante la vigencia del mismo. El contrato tenía una vigencia inicial de 15 años, que se renueva automáticamente por periodos sucesivos de cinco años, salvo que una de las partes entregue a la otra una notificación de terminación dentro de determinado plazo previo al vencimiento de la fecha programada. El contrato fue renovado el 29 de junio de 2018. No obstante que Copenhagen Airports vendió su participación en ITA al señor Fernando Chico Pardo en octubre de 2010, este contrato de asistencia técnica permanece vigente. ITA nos proporciona asistencia en varias áreas, incluyendo: planeación estratégica, análisis financiero y control, el desarrollo de las actividades comerciales de ASUR, la preparación de estudios de mercado enfocados a incrementar el tráfico de pasajeros, asuntos políticos y regulatorios, asistencia en la preparación de los Programas Maestros de Desarrollo que ASUR está obligado a presentar ante la SICT con respecto a cada uno de sus aeropuertos, programación de construcciones, estudio y análisis de nuevas oportunidades de negocio y las mejoras en nuestras operaciones aeroportuarias.

La contraprestación por asistencia técnica es la cantidad que resulte mayor de entre USD\$2 millones de Dólares ajustados conforme a la inflación de los Estados Unidos o el 5.0% de nuestras utilidades consolidadas antes del resultado integral de financiamiento, ISR, depreciación y amortización (determinado de conformidad con las Normas de Información Financiera aplicables en México y calculado antes de sustraer la contraprestación

por asistencia técnica; lo cual, hasta este punto, no difiere significativamente del resultado que se obtendría mediante la aplicación de las IFRS). El contrato fue modificado en 2012 a efecto de establecer pagos trimestrales de la contraprestación. La cantidad fija en Dólares disminuyó durante los primeros cinco años del contrato. La cantidad fija en Dólares fue de USD\$5.0 millones de Dólares en 1999 y 2000, y de USD\$3.0 millones de Dólares en 2001 y 2002. A partir de 2003, la cantidad fija en Dólares fue de USD\$2.0 millones de Dólares antes del ajuste anual por inflación (con base en el índice de precios al consumidor de los Estados Unidos) a partir del primer aniversario del contrato de asistencia técnica. En el 2021, la cantidad fija fue de USD\$3.4 millones de Dólares. Consideramos que esta estructura crea un incentivo para ITA para incrementar nuestra utilidad consolidada antes del resultado integral de financiamiento, impuestos, depreciación y amortización. Asimismo, en términos del contrato, ITA tiene derecho a ser reembolsado por los gastos en que incurra en la prestación de los servicios. En el 2019, 2020 y 2021, los costos por asistencia técnica fueron de \$404.1 millones de Pesos, de \$175.6 millones de Pesos y \$391.7 millones de Pesos, respectivamente, lo cual fue mayor a los costos fijos por \$58.4 millones de Pesos, de \$62.4 millones de Pesos y de \$68.9 millones de Pesos, respectivamente, para los mismos periodos.

El contrato de asistencia técnica le permite a ITA, sus accionistas y afiliadas prestarnos servicios adicionales únicamente si, como resultado de un proceso de licitación pública en el que participen al menos 3 partes no relacionadas, el Comité de Adquisiciones y Contratos determina que la propuesta de ITA, sus accionistas y/o filiales es la más favorable. Para consultar más información respecto de este Comité, ver *"Administración – Administradores y Accionistas – Comités"*.

En términos de nuestros estatutos sociales y del contrato de asistencia técnica, ITA tiene el derecho de elegir a dos miembros de nuestro Consejo de Administración (que actualmente se compone de once miembros), así como a sus respectivos suplentes, de presentar al Consejo de Administración el nombre o nombres de los candidatos para el nombramiento de nuestro director general, de remover a nuestro director general y de nombrar y remover al menos a la mitad de nuestros funcionarios ejecutivos. También se requiere el acuerdo de ITA, como accionista de la Serie BB, para aprobar ciertos asuntos mientras las acciones Serie BB representen al menos 7.65% de nuestro capital social. Adicionalmente, nuestros estatutos sociales y el contrato de asistencia técnica contienen ciertas disposiciones diseñadas para evitar conflictos de interés entre ASUR e ITA. Ver *"Administración – Administradores y Accionistas – Comités"*.

El 85.0% restante de nuestro capital social en circulación, en su momento (previo a la conversión por parte de ITA en junio de 2007 de 22'050,000 acciones Serie BB en 22'050,000 acciones Serie B) representado por 255'000,000 acciones Serie B, fue vendido por el gobierno federal a un fideicomiso constituido por Nacional Financiera, S.N.C. (NAFIN). Este fideicomiso vendió las acciones que tenía de nuestro capital social al público. Hasta donde es de nuestro conocimiento, el gobierno mexicano actualmente no tiene participación alguna en nuestro capital social.

ITA tenía prohibido transferir cualquiera de sus acciones Serie BB restantes hasta el 18 de diciembre de 2008. Desde el 18 de diciembre de 2008 y hasta el 17 de diciembre de 2013, ITA habría podido vender anualmente el 20.0% de sus acciones Serie BB restantes. Dichas restricciones a la venta concluyeron cuando venció el contrato de participación, el 17 de diciembre de 2013. Nuestros estatutos sociales establecen que las acciones Serie BB deben ser convertidas en acciones Serie B antes de su transmisión. Para mayor detalle acerca de los derechos de ITA respecto de la transmisión de sus acciones, ver *"Información Adicional – Acciones Representativas del Capital Social – Registro y Transmisión de Acciones"*.

Como se requería de conformidad con el contrato de participación celebrado en relación con la venta realizada por el gobierno mexicano de sus acciones Serie BB a ITA, ITA transmitió sus acciones Serie BB a un fideicomiso cuyo fiduciario es Banco Nacional de Comercio Exterior ("**Bancomext**"). En términos del contrato de participación y del fideicomiso Bancomext, el accionista mayoritario de ITA, actualmente Fernando Chico Pardo, tenía la obligación de mantener una participación, directa o indirecta, en el capital social de ITA de al menos el 51.0%, salvo autorización en contrario de la SICT. En caso que Fernando Chico Pardo adquiriera una participación superior al 51.0%, dicha participación en exceso del 51.0% podría

enajenarse sin restricción. El requisito relativo a la participación venció el 18 de diciembre de 2013. Ver *"Principales Accionistas y Operaciones con Partes Relacionadas – Acciones Representativas del Capital Social – Fideicomiso de ITA"* para una mayor descripción de estas disposiciones. De conformidad con los términos del fideicomiso Bancomext, en caso de que ITA o sus accionistas incumplan las obligaciones a su cargo bajo dicho contrato o si ITA incumple cualquiera de sus obligaciones bajo el contrato de asistencia técnica, después de los avisos de incumplimiento y periodos de cura correspondientes, el fiduciario deberá vender el 5.0% de las acciones fideicomitadas y entregar el producto de dicha venta a ASUR en concepto de pena convencional.

En términos del fideicomiso Bancomext, ITA puede instruir al fiduciario votar las acciones Serie BB, representativas de actualmente 7.65% de nuestro capital social, respecto de todo como reducciones de capital, pago de dividendos, amortización de acciones y distribuciones similares a nuestros accionistas; en estos asuntos dichas acciones son votadas por el fiduciario en el mismo sentido que la mayoría de las acciones Serie B. El fideicomiso Bancomext no afecta el derecho de veto o algún otro derecho especial otorgado a los tenedores de las acciones de la Serie BB descritos en *"Administración – Estatutos Sociales y Otros Convenios."*

Actualmente, el señor Fernando Chico Pardo, nuestro presidente del Consejo de Administración, es directamente propietario del 50.0% de las acciones de ITA. El 50.0% restante, es propiedad de Inversiones Kierke, una empresa propiedad de y controlada por Grupo ADO. El señor Fernando Chico Pardo se convirtió en accionista de ITA en abril de 2004 al adquirir 24.5% de su capital social del grupo francés Vinci, S.A. y 13.5% del grupo español Ferrovial Aeropuertos, S.A. Al mismo tiempo, Copenhagen Airports adquirió 11% del capital de ITA de Ferrovial Aeropuertos, S.A. incrementando su participación en ITA de 25.5% a 36.5%. El señor Chico Pardo adquirió un 25.5% adicional del capital social de ITA mediante el ejercicio de su derecho de preferencia cuando Nafin puso en venta su participación. El 29 de abril de 2005, Copenhagen Airports incrementó su participación en ITA de 36.5% a 49.0% mediante la compra de acciones al señor Chico Pardo.

En relación con las ofertas públicas y otras operaciones llevadas a cabo por el señor Fernando Chico Pardo en junio de 2007, ITA convirtió 22'050,000 acciones Serie BB, representativas del 7.35% del capital social total en circulación de ASUR, en acciones Serie B y transfirió dichas acciones a Agrupación Aeroportuaria Internacional, S.A. de C.V. (actualmente Servicios de Estrategia Patrimonial, S.A. de C.V.), a través de una escisión. Como resultado de esta transacción, ITA actualmente es tenedora de 22'950,000 acciones Serie BB representativas del 7.65% del capital social total en circulación de nuestro capital social. Ver *"Administración – Principales Accionistas y Operaciones con Partes Relacionadas – Principales Accionistas – Tenencia Accionaria."*

El 13 de octubre de 2010, se consumó la venta de la participación del 49.0% que Copenhagen Airports tenía en ITA, en favor del señor Chico Pardo. Como resultado de esta operación, el señor Fernando Chico Pardo se convirtió en propietario de forma directa o indirecta del 100% de las acciones de ITA. El 4 de enero de 2012, Fernando Chico Pardo consumó la venta de Corporativo Galajafe, S.A. de C.V. ("Corporativo Galajafe") (anteriormente Remer Soluciones), empresa propietaria y controladora del 49.0% de las acciones de ITA, en favor de Grupo ADO. El 11 de noviembre de 2013, Corporativo Galajafe se fusionó en Remer Soluciones, de cuyo capital social Grupo ADO es titular en un 99%. El 27 de abril de 2015, Remer Soluciones ejerció su opción para adquirir un 1.0% adicional de las acciones de ITA actualmente en circulación, a un precio de compra de USD\$4.6 millones de Dólares. El 4 de junio de 2018, Remer Soluciones se fusionó en Consorcio SAFIJ, S.A. de C.V. ("Consorcio SAFIJ"), de la cual, el 99% del capital social total es propiedad de Grupo ADO. Luego, el 7 de agosto de 2018, el Consorcio SAFIJ se fusionó en Compañía Inmobiliaria e Inversiones del Noroeste, S.A. de C.V. ("Noroeste") cuyo capital social total era 99% propiedad de Grupo ADO. El 15 de octubre de 2018, Noroeste se fusionó en Inversiones Kierke, cuyo capital social total es del 99% propiedad de Grupo ADO. Finalmente, el 3 de diciembre de 2018, Servicios de Estrategia Patrimonial, S.A. de C.V. y Agrupación Aeroportuaria Internacional III, S.A. de C.V. se fusionaron en la CHPAF, cuyo capital social pertenece en un 99% al Sr. Fernando Chico Pardo. A la luz de lo anterior, Inversiones Kierke

y Fernando Chico Pardo, a través de CHPAF, poseen cada uno el 50.0% de ITA. Ver "*Principales Accionistas y Operaciones con Partes Relacionadas – Fideicomiso de ITA*".

El señor Fernando Chico Pardo es el fundador y presidente de Promecap, S.C. desde 1997. Fue designado por ITA como miembro de nuestro Consejo de Administración y ha sido Presidente del Consejo desde el 28 de abril de 2005. Ha sido también miembro del Consejo de diversas empresas, entre las que se encuentran Grupo Financiero Inbursa, Condumex, Grupo Carso, Sanborns Hermanos, Sears Roebuck de México, Grupo Posadas de México y Grupo Saltillo.

Inversión en el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín

El 11 de julio de 2012, Aerostar, un negocio conjunto entre nuestra subsidiaria Aeropuerto de Cancún y Oaktree Capital, presentó una propuesta que resultó ganadora del procedimiento de licitación para la obtención de una concesión para operar el Aeropuerto LMM. El 27 de febrero de 2013, el procedimiento concluyó y Aerostar comenzó a operar el Aeropuerto LMM. El 26 de mayo de 2017, adquirimos una participación accionaria adicional del 10% en Aerostar, lo cual nos dio una participación controladora en el negocio conjunto, en términos de un Contrato de Compra de Participación (*Membership Interest Purchase Agreement*). Adicionalmente, Oaktree Capital le vendió a PSP Investments, su participación accionaria del 40.0% en Aerostar, mediante AviAlliance Canada Inc., una subsidiaria de la cual PSP Investments es totalmente propietaria, en términos de un Contrato de Compra de Participación independiente. Nuestra subsidiaria del aeropuerto de Cancún es propietaria del 60.0% de las participaciones en circulación de Aerostar, mismas que dio en prenda para garantizar sin recurso, la deuda de hasta USD\$410.0 millones de Dólares en la que incurrió Aerostar a efecto de cubrir el pago de la cuota del arrendamiento por adelantado (*upfront leasehold fee*) y financiar gastos de capital, así como para efectos de capital de trabajo. Como miembro de Aerostar, nuestra subsidiaria del aeropuerto de Cancún tiene derecho a recibir distribuciones. No obstante, en términos de la deuda adquirida por Aerostar, las distribuciones están permitidas únicamente en caso de que Aerostar cumpla con ciertas condiciones. Adicionalmente, el 22 de febrero de 2013 nuestra subsidiaria Aeropuerto de Cancún otorgó un préstamo subordinado de accionistas a Aerostar, por la cantidad de USD\$100.0 millones de Dólares, con el propósito de financiar parte del costo de adquisición de la concesión para operar el Aeropuerto LMM, y tiene derecho al pago de intereses en efectivo sobre dicho préstamo, siempre que se reúnan ciertas condiciones, incluyendo el hecho de que sea permitido el pago de dividendos. El pago de los intereses en efectivo sobre el préstamo de accionistas tiene preferencia sobre el pago de cualquier dividendo. Mientras el pago de intereses en efectivo no esté permitido, los intereses sobre el préstamo se capitalizan. En abril de 2021, se pagó el saldo del monto principal y el interés de este préstamo.

Adquisición de Aeropuertos en Colombia

En la primavera de 2017, a través de nuestra subsidiaria del aeropuerto de Cancún, celebramos ciertos contratos para adquirir una participación controladora en Airplan y en Oriente. En octubre de 2017, recibimos las aprobaciones necesarias por parte de las autoridades regulatorias colombianas para consumar la adquisición de una participación del 92.42% en Airplan. Airplan tiene concesiones para operar los siguientes aeropuertos en Colombia: el Aeropuerto de Enrique Olaya Herrera en Medellín, el Aeropuerto Internacional José María Córdova en Rionegro, el Aeropuerto Los Garzones en Montería, el Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt en Carepa, el Aeropuerto El Caraño en Quibdó y el Aeropuerto Las Brujas en Corozal. El 25 de mayo de 2018, incrementamos al 100% nuestra participación en Airplan, mediante la adquisición de un porcentaje del 7.58% adicional en el capital social de Airplan.

Adquirimos la participación inicial del 92.42% en Airplan por un monto acumulado de aproximadamente USD\$201.6 millones de Dólares, sujeto a ajustes en el precio y de conformidad con una serie de contratos con los accionistas de Airplan. Pagamos USD\$69.6 millones de Dólares del precio de compra con efectivo en caja, y en abril de 2017 obtuvimos un préstamo no garantizado de BBVA para pagar el saldo restante del precio de compra. El préstamo tuvo un plazo de un año y una tasa de interés calculada conforme a la

TIIE a plazo de 28 días, más 0.60% para el periodo del 31 de julio al 31 de octubre de 2017; TIIE más 0.85% para el periodo del 31 de octubre de 2017 al 31 de enero de 2018; TIIE más 1.10% para el periodo del 31 de enero al 30 de abril de 2018; y TIIE más 1.60% para el periodo del 30 de abril al 31 de julio de 2018. Este préstamo fue pagado en octubre de 2017.

Simultáneamente, en octubre de 2017, a través de nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún, obtuvimos dos préstamos de \$2,000.0 millones de Pesos cada uno, uno con BBVA y el otro con Banco Santander. Garantizamos las obligaciones de nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún conforme a estos préstamos. Mientras los préstamos de BBVA y Banco Santander estuvieren vigentes, la Compañía y sus subsidiarias estaban restringidas de crear algún gravamen sobre cualquiera de nuestros activos, realizar algún cambio fundamental a nuestra estructura corporativa o enajenar cualquiera de nuestros activos en exceso del 10.0% de nuestros activos totales consolidados al último trimestre fiscal anterior a la enajenación. Estos préstamos exigían, además, que nosotros y nuestras subsidiarias mantuviéramos un nivel de apalancamiento consolidado igual o inferior a 3.50:1.00 y un índice de cobertura de interés consolidado igual o superior a 3.00:1.00 al último día de cada trimestre fiscal. El incumplimiento de dichas obligaciones habría restringido nuestra capacidad de pagar dividendos a nuestros accionistas. El saldo insoluto del préstamo con BBVA fue pagado el 13 de octubre de 2021, y el 18 de octubre de 2021, a través de nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún, celebramos un contrato de crédito por un plazo de siete años con BBVA por un monto principal de \$2,000 millones de Pesos, con un plazo de vigencia hasta octubre de 2028, con una tasa anual de TIIE más un margen aplicable. El 29 de septiembre de 2021, pagamos anticipadamente el saldo insoluto del préstamo Santander por \$2,000 millones de Pesos y, simultáneamente, a través de nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún, contratamos un préstamo con dicho banco por un plazo de tres años por un monto principal de \$2,650 millones de Pesos con vencimiento al 28 de septiembre de 2024, a una tasa TIIE a 28 días más 150 puntos base.

Programas Maestros de Desarrollo en México

En términos de nuestras concesiones mexicanas, cada una de nuestras subsidiarias concesionarias debe presentar ante la SICT un programa maestro de desarrollo cada cinco años que describa, entre otras cosas, sus planes de mantenimiento y construcción. Cada programa maestro de desarrollo comprende un periodo de 15 años e incluye compromisos de inversión respecto de la parte regulada de nuestro negocio (incluyendo ciertos gastos de capital y mejoras) para los cinco años siguientes, así como proyecciones de inversión respecto de la parte regulada de nuestro negocio (incluyendo ciertos gastos de capital y mejoras) respecto de los 10 años restantes (inversiones indicativas).

Una vez aprobado el programa por la SICT, dichos compromisos de inversión se convierten en obligaciones a cargo de cada una de nuestras subsidiarias concesionarias mexicanas. Las inversiones comprometidas son requisitos mínimos y nuestras inversiones de capital podrían exceder las inversiones comprometidas en cualquier periodo. En junio de 2018, la SICT aprobó nuestros programas maestros de desarrollo vigentes. Los términos actuales de estos programas maestros de desarrollo entraron en vigor el 1 de enero de 2019 y estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2023. El 19 de agosto de 2020, la SICT aprobó el aplazamiento de \$2,292.4 millones de Pesos, de las inversiones comprometidas para los proyectos contenidos en los programas maestros de desarrollo debido a los planes de desarrollo autorizados para el año 2020 al año 2021, debido a la emergencia sanitaria generada por el COVID-19.

Adicionalmente, el 29 de octubre de 2020, presentamos una solicitud a la SICT para la revisión extraordinaria de las tarifas máximas en México, las cuales, en caso de ser aprobadas, podrían resultar en aplazamientos adicionales en gastos de capital y un incremento en las tarifas máximas mexicanas. El 7 de abril de 2021 la SICT aprobó esta solicitud, lo cual resultó en que se han impuesto montos establecidos para inversiones comprometidas y nuevas tarifas máximas aplicables a cada unidad de tráfico para inversiones comprometidas en los años 2021 a 2023.

El siguiente cuadro muestra la asignación de las inversiones comprometidas para cada uno de nuestros aeropuertos mexicanos de acuerdo a los programas maestros de desarrollo vigentes. A pesar de que nos hemos comprometido a invertir las cantidades indicadas en la siguiente tabla, las cantidades podrían resultar mayores o menores dependiendo del costo real de cada proyecto.

Aeropuerto	Inversiones Comprometidas					Total
	Año concluido el 31 de diciembre de 2021					
	2019	2020	2021	2022	2023	
	(millones de Pesos mexicanos constantes al 31 de diciembre de 2021) ⁽¹⁾					
.....	1,433.8	2,043.5	1,600.2	979.1	245.6	6,302.2
Cancún	42.5	77.7	128.7	76.7	26.9	352.5
Cozumel	242.4	115.9	87.9	106.0	101.0	653.2
Mérida	492.2	757.2	849.0	445.2	16.6	2,560.2
Minatitlán	43.1	29.2	59.2	20.9	9.7	162.1
Oaxaca	103.7	211.8	140.4	66.2	23.6	545.7
Tapachula.....	16.0	10.8	304.9	266.9	39.5	638.1
Veracruz	120.9	150.6	179.1	66.9	32.8	550.3
Villahermosa	137.5	146.2	184.0	40.7	31.9	540.3
Total	2,632.1	3,542.9	3,533.4	2,068.6	527.6	12,304.6

(1) Con base en el índice de precios a la construcción de conformidad con los términos de nuestro plan maestro de desarrollo.

(2) Al 31 de diciembre de 2021, hemos invertido \$3,533.4 millones de Pesos (que están incluidos en los compromisos de inversión del periodo que se muestra arriba).

La siguiente tabla muestra nuestras inversiones comprometidas e indicativas para la parte regulada de nuestro negocio para cada aeropuerto mexicano de conformidad con los términos de nuestros programas maestros de desarrollo para los periodos presentados.

Aeropuerto	Inversiones Comprometidas	Indicativo de Inversiones	
	1 de enero de 2019 - 31 de diciembre de 2023	1 de enero de 2024 - 31 de diciembre de 2028	1 de enero de 2029 - 31 de diciembre de 2033
	(millones de Pesos mexicanos constantes al 31 de diciembre de 2021) ⁽¹⁾		
Cancún	6,302.3	6,669.5	5,314.1
Cozumel	352.4	447.2	256.0
Huatulco.....	653.2	457.5	234.8
Mérida	2,560.1	737.7	547.4
Minatitlán	162.2	277.7	98.7
Oaxaca	545.7	886.7	185.3
Tapachula.....	638.1	156.7	174.6
Veracruz	550.4	411.8	531.4
Villahermosa	540.3	372.6	506.9
Total	12,304.6	10,417.4	7,849.2

(1) Con base en el índice de precios a la construcción de conformidad con los términos de nuestro plan maestro de desarrollo.

(2) Al 31 de diciembre de 2021, hemos invertido \$3,533.4 millones de Pesos (que están incluidos en los compromisos de inversión del periodo que se muestra arriba).

2. Descripción del Negocio.

ACTIVIDAD PRINCIPAL.

Somos titulares de concesiones para operar, mantener y desarrollar nueve aeropuertos en la región sureste de México por 50 años a partir del 1 de noviembre de 1998. Como operadores de estos aeropuertos, cobramos a las aerolíneas, a los pasajeros y otros usuarios ciertas tarifas por el uso de nuestras instalaciones aeroportuarias. También recibimos rentas y otros ingresos de actividades realizadas en nuestros aeropuertos, como el arrendamiento de espacios para restaurantes y otros negocios. Nuestras concesiones mexicanas incluyen la concesión para operar el Aeropuerto Internacional de Cancún, que fue el segundo aeropuerto más utilizado en México durante el 2021 en términos de tráfico de pasajeros, y el más utilizado en términos de pasajeros internacionales en servicio regular, según la Dirección General de Aeronáutica Civil, la autoridad federal competente en México en materia de aviación. También contamos con concesiones para operar los aeropuertos de Cozumel, Huatulco, Mérida, Minatitlán, Oaxaca, Tapachula, Veracruz y Villahermosa.

Somos propietarios de una participación controladora en Airplan. Airplan tiene concesiones para operar los siguientes aeropuertos en Colombia: el Aeropuerto de Enrique Olaya Herrera en Medellín, el Aeropuerto Internacional José María Córdova en Rionegro, el Aeropuerto Los Garzones en Montería, el Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt en Carepa, el Aeropuerto El Caraño en Quibdó y el Aeropuerto Las Brujas en Corozal. Para más información sobre las concesiones en Colombia, véase "*Punto 4. Información sobre la Compañía – Marco Regulatorio en Colombia – Alcance de las Concesiones Colombianas y Obligaciones Generales.*"

Asimismo, nuestra subsidiaria Aerostar, es titular de un contrato de arrendamiento para operar, mantener y desarrollar el Aeropuerto LMM ubicado en San Juan, Puerto Rico, por un término inicial de 40 (cuarenta años) contados a partir del 27 de febrero de 2013 (el "Arrendamiento LLM").

Reporte de Sustentabilidad

El 8 de abril de 2021, publicamos nuestro Reporte de Sustentabilidad para el año 2021. El objetivo de este reporte es describir las medidas que hemos aplicado para alcanzar nuestros objetivos medioambientales, sociales y de gobierno corporativo, así como establecer nuevos objetivos estratégicos en beneficio de la Compañía y de nuestros grupos de interés. El Reporte de Sustentabilidad incluye nuestras operaciones y las de nuestras subsidiarias desde el 1 de enero de 2021 al 31 de diciembre de 2021, con un enfoque particular en asuntos de derechos humanos, condiciones de trabajo, medioambiente y anticorrupción. A corto y mediano plazo (2023-2026), nuestros principales objetivos de sustentabilidad son establecer un Comité de Sustentabilidad que reporte directamente a nuestro Consejo de Administración, trabajar para reducir las emisiones y la eficiencia energética a través de generación de energía solar tanto dentro como fuera de nuestras instalaciones, adoptar medidas para complementar nuestro consumo de agua con sistemas de captación y aprovechamiento de aguas pluviales; promover la diversidad en nuestro personal y en el Consejo de Administración, aspirar a una remuneración equitativa y crear planes de sucesión para nuestros miembros independientes del Consejo y ejecutivos clave. A largo plazo, tenemos la intención de que nuestras operaciones sean neutras en emisiones de carbono, promover la equidad de género, alinear nuestro gobierno corporativo con las mejores prácticas y aumentar nuestra participación y apoyo a las comunidades locales. Nuestro Reporte de Sustentabilidad está disponible en nuestra página web www.asur.com.mx. Para evitar dudas, nuestro Reporte de Sustentabilidad no forma parte de este Reporte Anual y no debe considerarse como parte de él.

México

México es uno de los destinos turísticos más importantes del mundo. Históricamente, México ha sido

considerado como uno de los 10 países más importantes en términos de visitantes extranjeros con aproximadamente 24.8 millones de visitantes en 2020, y 31 millones de visitantes en 2021, conforme a la información publicada por la Secretaría de Turismo. En el ámbito de América Latina y el Caribe, México fue considerado por la Organización Mundial de Turismo como el primer lugar en 2020 y el primer lugar en 2021 en términos del número de visitantes extranjeros e ingresos provenientes del turismo. El sector turístico es uno de los generadores de intercambio de divisas más importantes de la economía mexicana. Dentro de México, la región sureste (donde están localizados nuestros aeropuertos) es uno de los principales destinos turísticos debido a sus playas y los sitios arqueológicos y culturales donde se ubican numerosos hoteles.

Según datos de la Secretaría de Turismo, en el 2021 Cancún y sus alrededores fueron los destinos turísticos más visitados en México por turistas internacionales. El Aeropuerto Internacional de Cancún representó el 74.6%, 74.2% y 76.6% del volumen de tráfico de pasajeros en México y 77.1%, 70.8%, y 73.3% de nuestros ingresos en el 2019, 2020 y 2021, respectivamente. Según datos de la Secretaría de Turismo, al 31 de diciembre de 2021, Cancún tenía 36,032 habitaciones de hotel. Consideramos que el Aeropuerto Internacional de Cancún se beneficia por su cercanía con la Riviera Maya, 129 kilómetros de costa con hoteles que se encuentran dentro de las áreas turísticas de México con mayor índice de crecimiento. Según datos de la Secretaría de Turismo, al 31 de diciembre del 2021, la Riviera Maya tenía 46,352 habitaciones de hotel.

Nuestros aeropuertos mexicanos atendieron aproximadamente a 34.2 millones de pasajeros en el 2019, aproximadamente a 16.5 millones de pasajeros en el 2020 y aproximadamente 29.1 millones de pasajeros en el 2021. Para mayor información del número de pasajeros por año, ver *"La Compañía— Descripción del Negocio – Nuestros Aeropuertos Mexicanos."*

Los Estados Unidos es actualmente una fuente significativa del volumen de tráfico de pasajeros en nuestros aeropuertos mexicanos. En el 2019, 2020 y 2021, los pasajeros internacionales representaron el 51.2%, 44.1% y 48.3%, respectivamente, del tráfico total de pasajeros en nuestros aeropuertos mexicanos. En el 2019, 2020 y 2021, el 55.7%, 66.2% y 76.4%, respectivamente, de los pasajeros internacionales en nuestros aeropuertos viajaron en vuelos que tenían como origen o destino a los Estados Unidos. Al 31 de diciembre de 2021, 3 aerolíneas mexicanas y 17 aerolíneas extranjeras, incluyendo aerolíneas norteamericanas tales como American Airlines, operaron vuelos en nuestros aeropuertos, que venían de o iban hacia los Estados Unidos, directamente o a través de acuerdos de código compartido (en el que una misma aeronave tiene dos o más números de vuelo correspondientes a diversas aerolíneas aliadas).

La siguiente tabla contiene nuestros ingresos derivados de nuestras operaciones mexicanas por los periodos indicados:

Por los años concluidos el 31 de diciembre,			
	2019	2020	2021
	(Miles de Pesos mexicanos)		
Ingresos:			
Servicios Aeronáuticos	6,334,890	3,115,335	6,206,649
Servicios No Aeronáuticos	4,380,821	2,517,816	4,384,946
Servicios de Construcción	725,047	3,296,482	2,908,604
Total	11,440,758	8,929,633	13,500,199

Servicios Aeronáuticos.

General

Los servicios aeronáuticos representan la mayor fuente de ingresos de nuestros aeropuertos mexicanos. Todos nuestros ingresos por servicios aeronáuticos están regulados bajo el sistema de regulación tarifaria aplicable a nuestros aeropuertos mexicanos. Para mayor información del sistema de regulación tarifaria aplicable a nuestros aeropuertos, ver "*Marco Regulatorio en México – Regulación Tarifaria.*"

Nuestros ingresos por servicios aeronáuticos derivan de: cargos a pasajeros, cargos por aterrizaje, cargos por estacionamiento de aeronaves, cargos por el uso de abordadores y cargos por la prestación de servicios de seguridad en los aeropuertos. Los cargos por servicios aeronáuticos generalmente son diseñados para compensar al operador aeroportuario por sus gastos de operación en infraestructura y mantenimiento. Los ingresos aeronáuticos dependen principalmente de tres factores: tráfico de pasajeros, número de operaciones de tráfico aéreo y el peso de la aeronave. En el 2019, 2020 y 2021, el 57.1%, 42.9% y 50.1%, de nuestros ingresos consolidados, respectivamente, fueron resultado de servicios aeronáuticos.

Cuotas a pasajeros

En nuestros aeropuertos mexicanos, cobramos una cuota a cada pasajero que parte de nuestros aeropuertos en una aeronave (excepto diplomáticos, menores y pasajeros en tránsito). No recibimos cuota alguna de pasajeros de llegada. Las cuotas a pasajeros se incluyen en el costo del boleto del pasajero y generalmente son cobradas dos veces al mes a cada aerolínea. A partir de octubre de 2021, la cuota que cobramos a pasajeros internacionales fue de USD\$32.76, USD\$29.31, USD\$31.03, USD\$26.72, USD\$25.86, USD\$25.86, USD\$27.59 y USD\$27.59 para los aeropuertos de Cozumel, Huatulco, Mérida, Minatitlán, Oaxaca, Tapachula, Veracruz y Villahermosa, respectivamente. A partir de octubre de 2021, la cuota para pasajeros nacionales en México fue de \$202.59 Pesos, \$405.17 Pesos, \$413.79 Pesos, \$478.45 Pesos, \$465.52 Pesos, \$462.07 Pesos, \$418.10 Pesos y \$418.10 Pesos para los aeropuertos de Cozumel, Huatulco, Mérida, Minatitlán, Oaxaca, Tapachula, Veracruz y Villahermosa, respectivamente. A partir de diciembre de 2021, la cuota que cobramos en el Aeropuerto de Cancún a los pasajeros internacionales es de USD\$26.72 y la cuota para pasajeros nacionales en México es de \$193.97 Pesos. Las cuotas que cobramos a pasajeros internacionales actualmente se denominan en Dólares, pero generalmente son cobradas en Pesos mexicanos al tipo de cambio promedio del mes anterior al vuelo. Las cuotas que cobramos a pasajeros nacionales en México se denominan en Pesos. Durante el 2019, 2020 y 2021, en nuestros aeropuertos mexicanos, las cuotas que cobramos a los pasajeros representaron el 53.1%, 45.4% y 53.0%, respectivamente, de nuestros ingresos aeronáuticos, y el 30.3%, 19.5% y 26.5%, respectivamente, de nuestros ingresos consolidados totales. De tiempo en tiempo, incluyendo en el 2021, hemos ofrecido descuentos en las cuotas a pasajeros en algunos de nuestros aeropuertos.

Cuotas por aterrizaje y estacionamiento de aeronaves, cuotas por abordadores y cuotas por servicios de seguridad

En nuestros aeropuertos mexicanos, cobramos a las aerolíneas ciertas cuotas por el uso de nuestras instalaciones por sus aeronaves y pasajeros. Por cada aterrizaje, cobramos una cuota que está basada en el peso promedio entre el peso máximo de despegue del avión y el peso del avión sin combustible. También cobramos cuotas por estacionamiento de aeronaves que incluyen el tiempo durante el cual las mismas permanecen estacionadas en plataforma. Cada una de estas cuotas en nuestros aeropuertos mexicanos varía dependiendo del horario en que el servicio es proporcionado (con mayores tarifas durante horas pico en algunos de nuestros aeropuertos). También cobramos cuotas por el tiempo en que las aeronaves utilizan nuestras instalaciones. A las aerolíneas también se les aplica un cargo por la conexión de sus aeronaves a través de nuestros abordadores. Aplicamos un cobro por servicios de seguridad, que es cobrado a cada aerolínea con base en el número de sus pasajeros de salida. También proporcionamos servicios de extinción de incendios y rescate en nuestros aeropuertos.

Servicios No Aeronáuticos

General.

En nuestros aeropuertos mexicanos, los servicios no aeronáuticos históricamente han generado una parte proporcionalmente menor de nuestros ingresos, pero en años recientes se han convertido en una creciente fuente de ingresos. Nuestros ingresos por servicios no aeronáuticos se derivan de actividades comerciales (tales como el arrendamiento de espacios en nuestros aeropuertos a comerciantes, restaurantes, aerolíneas y otros arrendatarios comerciales), así como tarifas de acceso cobradas a prestadores de servicios complementarios (tales como prestadores de servicios de alimentación, manejo de equipaje y transportación terrestre). En el 2019, 2020 y 2021, el 33.0%, 25.4% y 30.6%, respectivamente, de nuestros ingresos consolidados en nuestros aeropuertos mexicanos, derivaron de ingresos comerciales, según se definen en la Ley de Aeropuertos, y de nuestros aeropuertos internacionales (Puerto Rico y Colombia) desde el 1 de junio de 2017 y el 29 de octubre de 2017, fechas en las que comenzamos a consolidar los resultados de Puerto Rico y Colombia, respectivamente.

Actualmente, el arrendamiento de espacio en nuestros aeropuertos mexicanos a aerolíneas y arrendatarios comerciales representa la fuente más significativa de nuestros ingresos por servicios no aeronáuticos. A pesar de que nuestros ingresos por servicios no aeronáuticos están regulados bajo el sistema de regulación tarifaria, nuestros ingresos por actividades comerciales (distintos del arrendamiento de espacio a aerolíneas y a otros prestadores de servicios, que es considerado esencial para un aeropuerto) no están regulados.

Actividades Comerciales.

Los principales aeropuertos internacionales generan una parte importante de sus ingresos por sus actividades comerciales. Los ingresos de un aeropuerto por sus actividades comerciales son altamente dependientes del tráfico de pasajeros, del nivel de gasto de sus pasajeros, del diseño de la terminal, de la composición de arrendatarios comerciales y de la base para el cálculo de las rentas que se cobran a los arrendatarios. Los ingresos por actividades comerciales también dependen sustancialmente del porcentaje de tráfico representado por pasajeros internacionales, principalmente debido a los ingresos generados por la compra de artículos libres de impuestos. Consideramos que los ingresos derivados de actividades comerciales representan el 25.0% o más de los ingresos consolidados de muchos de los principales aeropuertos internacionales. En consecuencia, una parte importante de nuestra estrategia de negocios está enfocada en aumentar los ingresos provenientes de las actividades comerciales en nuestros aeropuertos mexicanos.

En el 2013, abrimos 27 espacios comerciales, incluyendo 21 en Cancún, 2 en Villahermosa, 1 en Veracruz, 1 en Cozumel y 2 en Oaxaca. En el 2014, abrimos 52 espacios comerciales, incluyendo 32 en Cancún, 4 en Mérida, 3 en Villahermosa, 2 en Veracruz, 5 en Cozumel, 3 en Oaxaca, 2 en Huatulco y 1 en Minatitlán. En el 2015, abrimos 19 espacios comerciales, incluyendo 14 en Cancún, 1 en Mérida, 1 en Veracruz, 1 en Oaxaca, 1 en Huatulco y 1 en Minatitlán. En el 2016, abrimos 21 espacios comerciales, incluyendo 10 en Cancún, 2 en Mérida, 1 en Villahermosa, 6 en Veracruz y 2 en Huatulco. En el 2017, abrimos 67 espacios comerciales, incluyendo 64 en Cancún, 1 en Oaxaca, y 2 en Huatulco. En el 2018, abrimos 22 espacios comerciales, incluyendo 15 en Cancún, 3 en Cozumel, 3 en Oaxaca, y 1 en Tapachula. En el 2019 abrimos 7 espacios comerciales, todos en Cancún. En el 2020 abrimos 4 espacios comerciales, incluyendo 1 en Cancún, 1 en Mérida y 2 en Oaxaca. En el 2021 abrimos 9 espacios comerciales, incluyendo 6 en Cancún, 1 en Cozumel y 2 en Mérida.

Al 31 de diciembre de 2021, teníamos arrendados 683 locales comerciales en nuestros nueve aeropuertos mexicanos, a través de 328 contratos con arrendatarios, incluyendo restaurantes, bancos, establecimientos para la exhibición y venta de mercancías (incluyendo las tiendas libres de impuestos – *Duty-free stores*), casas de cambio y agencias de renta de autos. Nuestros arrendatarios más importantes durante 2021 en términos de espacio arrendado e ingresos por arrendamiento fueron Aldeasa y Controladora Mera y sus afiliadas.

Tarifas de Acceso.

En cada uno de nuestros aeropuertos mexicanos generamos ingresos por el cobro de tarifas de acceso a prestadores de servicios complementarios, incluyendo servicios para la documentación, clasificación y manejo de equipaje, servicios a las aeronaves en nuestras plataformas, servicios de limpieza de aeronaves, manejo de carga, alimentación y asistencia con el embarque y desembarque de pasajeros. Nuestros ingresos por tarifas de acceso están regulados de acuerdo con nuestro sistema de regulación tarifaria. En términos de la regulación vigente, cada uno de estos servicios puede ser proporcionado por el concesionario de un aeropuerto mexicano, por una aerolínea o por un tercero contratado por un concesionario o una aerolínea. Típicamente, estos servicios son proporcionados por terceros contratados por una aerolínea, a quienes cobramos una tarifa de acceso basada en un porcentaje de los ingresos que generan en nuestros aeropuertos mexicanos. En términos de la Ley de Aeropuertos, los terceros prestadores de servicios complementarios requieren celebrar contratos con el concesionario correspondiente en cada aeropuerto. Nueve diferentes contratistas proporcionan estos servicios en nuestros nueve aeropuertos mexicanos.

Consortio Aeroméxico, la controladora de Aeroméxico, es propietaria de Administradora Especializada en Negocios, S.A. de C.V. ("Administradora Especializada"), la compañía sucesora de Servicios de Apoyo

en Tierra (“SEAT”), una empresa que proporciona ciertos servicios complementarios (tales como el manejo de equipaje) a varias aerolíneas en los aeropuertos en todo México. SEAT operaba en nuestros aeropuertos mexicanos antes de que iniciáramos operaciones bajo nuestras concesiones mexicanas y lo continúa haciendo a través de su empresa sucesora.

En términos de la Ley de Aeropuertos, estamos obligados a prestar servicios complementarios en cada uno de nuestros aeropuertos mexicanos si no existe un tercero que los proporcione. Cada uno de nuestros aeropuertos mexicanos cuenta con más de un tercero prestador de servicios complementarios. El Aeropuerto de Minatitlán, es el que menos terceros prestadores de servicios complementarios tiene, al contar con cuatro.

Estacionamiento de Automóviles y Transportación Terrestre.

Cada uno de nuestros aeropuertos mexicanos cuenta con estacionamiento público de automóviles. El único aeropuerto mexicano en el que no cobramos el estacionamiento es en el de Cozumel. Los ingresos derivados de la operación de estacionamientos para autos en nuestros aeropuertos mexicanos actualmente no están regulados, sin embargo, podrían quedar regulados si la COFECE determina que no existen alternativas competitivas. El 21 de agosto de 2019, el Pleno de la COFECE en México notificó a nuestra filial del aeropuerto de Cancún una decisión emitida el 25 de julio de 2019, que establece: (i) la responsabilidad administrativa por prácticas monopólicas (como se describe en el Artículo 54, Sección I y el Artículo 56, Sección V de la LFCE (denegación de acceso)) y (ii) una multa de \$73 millones de Pesos. Consideramos que tenemos suficientes argumentos de defensa y hemos apelado la decisión de la COFECE.

Obtenemos ingresos de varios operadores de vehículos comerciales, incluyendo taxis, autobuses u otros operadores de transporte terrestre. Nuestros ingresos provenientes de prestadores de servicios permanentes de transporte terrestre, tales como las tarifas de acceso a taxis, son actividades reguladas. Mientras que nuestros ingresos de prestadores no permanentes de servicios de transporte terrestre, tales como las tarifas de acceso a autobuses de charters, no están sujetos a una regulación tarifaria.

Seguridad Aeroportuaria.

La Dirección General de Aeronáutica Civil (“DGAC”), autoridad federal de México en materia de aviación, y la Secretaría de Seguridad Pública emitieron reglas para la seguridad aeroportuaria en México. En cada uno de nuestros aeropuertos mexicanos se prestan servicios de seguridad por compañías de seguridad independientes que nosotros contratamos. En años recientes hemos tomado varias medidas para mejorar nuestros estándares de seguridad en los aeropuertos mexicanos. Estas medidas han incluido incrementar las responsabilidades de las compañías de seguridad privada que contratamos, la implementación, de conformidad con las reglas emitidas por la Organización Internacional de Aviación Civil (“OACI”), de tomografías computarizadas integradas y un sistema de detección de equipaje para los vuelos internacionales y nacionales para detectar rastros de explosivos, la modernización de nuestros sistemas de revisión de equipaje de mano, la implementación de procedimientos estrictos para acceder a áreas restringidas de nuestros aeropuertos mexicanos y la instalación de circuitos cerrados de televisión para un monitoreo en algunos de nuestros aeropuertos mexicanos.

En respuesta a los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, hemos tomado medidas adicionales para incrementar la seguridad en nuestros aeropuertos mexicanos. A petición de la Asociación Federal de Aviación de los Estados Unidos, la Dirección General de Aeronáutica Civil emitió directrices en octubre de 2001 estableciendo nuevas reglas y procedimientos a ser implementados en nuestros aeropuertos. Bajo estas directrices, sus reglas y procedimientos tuvieron que ser implementadas inmediatamente y por un periodo indefinido.

A fin de cumplir con estas directrices, hemos reforzado la seguridad mediante:

- el incremento y mejora en el entrenamiento relativo a seguridad ofrecido al personal de aeropuertos mexicanos,
- el incremento de la supervisión y responsabilidad de nuestro personal de seguridad, así como del personal de seguridad de las aerolíneas que operan en nuestros aeropuertos mexicanos,
- emisión de nuevas tarjetas de identificación para el personal que trabaja en nuestros aeropuertos mexicanos,
- el refuerzo en el control de accesos a nuestros aeropuertos mexicanos, y
- la reubicación de los puntos de acceso a distintas áreas restringidas en nuestros aeropuertos mexicanos,

Las aerolíneas también han contribuido en el reforzamiento de la seguridad en nuestros aeropuertos puesto que han adoptado las reglas y procedimientos emitidas y establecidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil respecto de las propias aerolíneas. Algunas de las medidas adoptadas por las aerolíneas incluyen el incremento de los puntos de revisión de identificación de los pasajeros, la inspección de equipaje antes de documentar y el reforzamiento de los controles de accesos a los aviones a través de los prestadores de servicios (como lo son los cargadores de equipaje y los proveedores de servicios de alimentos).

En respuesta a la pandemia de COVID-19, hemos implementado, entre otras, las siguientes medidas:

- la instalación de dispensadores de gel antibacterial a base de alcohol al 70% como mínimo, en las áreas públicas y puntos estratégicos.
- el uso obligatorio de cubrebocas en todas las aéreas.
- la instalación de puntos de toma de temperatura para pasajeros y personal del aeropuerto en las entradas del aeropuerto.
- proveer a todo el personal de aeropuerto Equipo de Protección Personal (cubrebocas, guantes, caretas).
- la instalación de purificadores de aire en puntos clave para la eliminación del virus.
- la instalación de tapetes desinfectantes para eliminar virus y bacterias en el calzado en la entrada de las terminales y las oficinas.
- la instalación de marcas en el suelo para fomentar la sana distancia, así como pegar calcomanías en los asientos, para asegurar la sana distancia y pegar información sobre el COVID-19 a través de nuestros aeropuertos.
- la instalación de acrílicos protectivos para minimizar la transmisión del COVID-19 entre pasajeros y el personal en el aeropuerto, incluyendo a los módulos de información y áreas comerciales como tiendas y compañías de servicios de renta.
- la instalación de paneles acrílicos en nuestras oficinas para tener una barrera de protección entre nuestros trabajadores y los clientes.

- la implementación de inspecciones periódicas en todas las áreas para asegurarnos que los protocolos de sanidad se estén siguiendo, así como para identificar nuevas áreas de oportunidad.
- la instalación de barreras físicas para asegurar los flujos de entrada y salida.
- el incremento de los ciclos de limpieza y sanitización en todas las áreas, incluyendo un aumento en el uso de desinfectantes en la limpieza diaria del equipo de transporte.
- la instalación de basureros especiales para el depósito de Equipo de Protección Personal.
- el establecimiento de instrucciones para hacer efectivo y eficiente la supervisión para el cumplimiento de las medidas de salud para prevenir el contagio del COVID-19.
- reducir la capacidad dentro de los negocios para permitir la sana distancia.
- la publicación de información de COVID-19, incluyendo regulaciones nacionales e internacionales de la pandemia y otra información relevante en todas nuestras pantallas dentro del aeropuerto.
- la implementación del trabajo desde casa, así como políticas de actividades escalonadas en determinados departamentos.
- circular información y materiales sobre las medidas preventivas y riesgos de salud entre el personal del aeropuerto.
- limitar las reuniones dentro de nuestros aeropuertos.
- el requerimiento de entrenamientos y cursos sobre el COVID-19 para todo el personal de ASUR.

Combustible.

Como parte de las reformas que permitieron en México la inversión privada del sistema aeroportuario, todos los activos e instalaciones relacionados con el abastecimiento y almacenamiento de combustible para aeronaves fueron conservados por ASA teniendo en cuenta que los concesionarios tenían prohibido prestar dichos servicios. De acuerdo con nuestras concesiones mexicanas, ASA celebró diversos contratos, en términos de los cuales tiene la obligación de pagar a cada una de nuestras subsidiarias concesionarias una tarifa de acceso a nuestras instalaciones equivalente al 1.0% del monto cobrado por el servicio de abastecimiento de combustible. A partir del 1 de enero de 2015, y como consecuencia de ciertas reformas estructurales en el marco constitucional y regulatorio mexicano en relación, entre otras cosas, con el sector energético, actualmente los particulares están facultados para almacenar, comercializar, distribuir y proporcionar combustible en aeropuertos a las aerolíneas y a terceros prestadores de servicios no aeronáuticos. A fin de almacenar, comercializar, distribuir y proporcionar combustible en los aeropuertos, dichos particulares facultados, están obligados a obtener un permiso de la Comisión Reguladora de Energía. Adicionalmente, para poder adquirir dicho combustible, los terceros prestadores de servicios no aeronáuticos están obligados a obtener una opinión favorable de la Secretaría de Energía, la SICT y de la Procuraduría General de la República. Al 8 de abril de 2022, un prestador de servicios adicionales se encuentra vendiendo combustible en nuestros aeropuertos mexicanos.

Ingresos por Servicios de Construcción

De conformidad con la IFRS, un operador de un servicio de concesión, como nosotros, que tiene la obligación de realizar mejoras estructurales a los activos concesionados, se considera que lleva a cabo servicios de construcción o de mejora. Los ingresos por servicios de construcción se registran de conformidad con los métodos prescritos (método de entrada) para medir los progresos realizados en la

terminación de cada proyecto, según lo aprobado por la otorgante. Las mejoras desarrolladas se esperan complementen la infraestructura aeroportuaria operada por el Grupo. Los ingresos derivados de servicios de construcción no están sujetos a regulación bajo nuestro esquema de regulación tarifaria en México, Colombia y Puerto Rico.

Nuestros Aeropuertos Mexicanos.

En el 2021, nuestros aeropuertos mexicanos prestaron servicio a un total 29.1 millones de pasajeros, de los cuales, el 48.3% eran pasajeros internacionales. En el 2021, el Aeropuerto Internacional de Cancún representó el 76.6% de nuestro volumen de tráfico de pasajeros en México y el 73.3% de nuestros ingresos mexicanos.

Todos nuestros aeropuertos mexicanos son internacionales bajo la legislación mexicana, lo cual implica que mantienen instalaciones de aduana e inmigración y que están equipadas para recibir vuelos internacionales.

El siguiente cuadro presenta el número de pasajeros atendidos por nuestros aeropuertos mexicanos con base en el lugar de origen o destino del vuelo para los períodos presentados:

Pasajeros por Origen o Destino de Vuelo ⁽¹⁾						
Año concluido el 31 de diciembre de						
	2017	2018	2019	2020	2021	Porcentaje total 2021
	(en miles)					
Región						
México ⁽²⁾	14,755	16,269	17,112	9,423	15,431	53.0%
Estados Unidos	10,087	10,165	9,741	4,818	10,765	36.9%
Canadá	2,244	2,449	2,701	1,110	510	1.8%
Europa	1,912	2,043	2,102	454	918	3.1%
América Latina	2,055	2,321	2,506	724	1,514	5.2%
Total	31,053	33,247	34,162	16,529	29,138	100.0%

(1) Las cantidades excluyen a los pasajeros en tránsito y pasajeros en aviación privada.

(2) Las cantidades incluyen a pasajeros internacionales en vuelos nacionales para el 2021, dichos pasajeros sumaron un 2.7% de todos los pasajeros nacionales en nuestros aeropuertos en México.

En el 2019, 2020 y 2021, el 59.3%, 56.8%, y el 55.6%, respectivamente, de nuestros pasajeros nacionales en México volaron de o hacia la Ciudad de México.

El siguiente cuadro presenta el volumen de tráfico de pasajeros para cada uno de nuestros aeropuertos mexicanos para los períodos presentados:

Tráfico en nuestros Aeropuertos					
Año concluido el 31 de diciembre de					
	2017	2018	2019	2020	2021
	(en miles)				
Pasajeros:					
Total	31,052.6	33,247.3	34,161.9	16,528.7	29,138.5
Operaciones de Tráfico Aéreo					
Total	328.8	342.1	335.5	205.6	303.6

El siguiente cuadro presenta el volumen de tráfico de pasajeros para cada uno de nuestros aeropuertos mexicanos para los periodos presentados:

Tráfico de Pasajeros					
Año concluido el 31 de diciembre de					
	2017	2018	2019	2020	2021
	(en miles)				
Cancún	23,601.5	25,202.0	25,482.0	12,259.1	22,318.5
Mérida	2,148.5	2,451.6	2,790.7	1,297.3	2,079.5
Veracruz	1,368.0	1,488.6	1,475.6	721.2	1,103.5
Villahermosa	1,260.3	1,227.7	1,245.0	638.5	976.5
Oaxaca	862.3	951.0	1,196.3	590.8	913.9
Huatulco	776.6	819.3	892.3	402.7	692.2
Cozumel	541.6	579.7	546.4	268.3	531.7
Tapachula	292.6	330.6	385.5	280.5	424.2
Minatitlán	201.2	196.8	148.2	70.3	98.5
Total	31,052.6	33,247.3	34,162.0	16,528.7	29,138.5

La siguiente tabla muestra los movimientos de tráfico aéreo de cada aeropuerto mexicano por los períodos indicados:

Operaciones de Tráfico Aéreo por Aeropuertos⁽¹⁾					
Año concluido el 31 de diciembre de					
	2017	2018	2019	2020	2021
Cancún	181,105	190,187	183,840	106,678	176,549
Mérida	43,362	50,091	52,341	33,662	39,273
Veracruz	24,659	27,200	24,662	14,624	18,476
Villahermosa	21,372	18,246	18,849	14,049	17,665
Oaxaca	19,276	18,635	20,834	11,804	15,899
Cozumel	15,092	15,065	12,624	9,285	15,146
Tapachula	9,749	8,867	8,603	7,983	9,606
Huatulco	9,486	9,356	10,098	5,178	7,934
Minatitlán	4,747	4,405	3,613	2,329	3,045
Total	328,848	342,052	335,464	205,592	303,593

(1) Incluye aterrizajes y despegues.

La siguiente tabla muestra las operaciones de tráfico aéreo por categoría en nuestros aeropuertos mexicanos por los períodos indicados en términos de aviación comercial, de charter y de aviación general:

Operaciones de tráfico aéreo por categorías					
Año concluido el 31 de diciembre de					
	2017	2018	2019	2020	2021

Aviación Comercial	277,504	285,163	280,635	162,859	250,646
Aviación Charter	3,323	3,606	2,534	1,650	3,431
Aviación General	48,021	53,283	52,295	41,083	49,516
Total	328,848	342,052	335,464	205,592	303,593

(1) La aviación general consiste en su mayoría de pequeñas aeronaves privadas.

Aeropuerto Internacional de Cancún.

El Aeropuerto Internacional de Cancún es el aeropuerto más importante en términos de tráfico de pasajeros, operaciones de tráfico aéreo y contribución a nuestros ingresos. En el 2021, el Aeropuerto Internacional de Cancún fue el segundo aeropuerto con mayor tráfico de pasajeros en México y el primero en términos de pasajeros internacionales en servicio regular, de conformidad con la Dirección General de Aeronáutica Civil, la autoridad federal competente en México en materia de aviación. El aeropuerto está localizado aproximadamente a 16 kilómetros de la Ciudad de Cancún, la cual tiene una población de 913,589 habitantes. La gran mayoría de los pasajeros internacionales del aeropuerto (55.6% en el 2019, 66.5% en el 2020 y 76.2% en el 2021) iniciaron o terminaron su viaje en los Estados Unidos. Los puntos de origen y destino más importantes del aeropuerto son: la Ciudad de México, Monterrey, Guadalajara, Dallas y Houston. Debido al número de pasajeros de los Estados Unidos, el volumen de tráfico del aeropuerto y sus resultados de operación son significativamente dependientes de las condiciones económicas de los Estados Unidos. Ver "*Información General – Factores de Riesgo – Riesgos Relacionados con Nuestras Operaciones – Nuestro negocio podría verse afectado por un desaceleramiento en las economías de los Estados Unidos, México o Colombia.*" y "*Información General – Factores de Riesgo – Riesgos Relacionados con Nuestras Operaciones – La Pandemia COVID-19 ha tenido y continuará teniendo un impacto negativo en nuestras operaciones.*"

Durante el 2021, aproximadamente 22.3 millones de pasajeros viajaron a través del Aeropuerto Internacional de Cancún principalmente mediante la Terminal 2, la Terminal 3, que inició operaciones en mayo de 2007 y la Terminal 4, que inició operaciones en noviembre de 2017. Después de haber sido cerrada en octubre de 2005, tras la llegada del Huracán Wilma, en noviembre de 2013 la Terminal 1 fue rehabilitada, a fin de prestar servicios a los programas de vuelos en incremento de las aerolíneas de bajo costo, tales como VivaAerobús y MagniCharters.

Cancún está localizado en el Estado de Quintana Roo. Cancún y sus alrededores fueron los lugares más visitados por el turismo internacional en México durante 2021, según información de la Secretaría de Turismo. Asimismo, según datos de la Secretaría de Turismo, al 31 de diciembre de 2021, Cancún tenía 36,032 habitaciones de hotel. Aunque, se puede llegar a Cancún por tierra, mar o aire, consideramos que la mayoría de los turistas llegan por aire a través del Aeropuerto Internacional de Cancún. Cancún se encuentra aproximadamente entre una hora y media y cinco horas por aire de la mayoría de las principales ciudades de los Estados Unidos y de 10 a 13 horas de la mayoría de las principales ciudades europeas.

Cancún se localiza cerca de playas, arrecifes de coral, parques ecológicos y sitios arqueológicos Mayas. El Aeropuerto Internacional de Cancún también atiende a turistas que visitan la Riviera Maya, que se extiende al sur hacia las ruinas mayas de Tulum e incluye hoteles de playa en las poblaciones de Playa del Carmen, Tulum y Akumal. De conformidad con la Secretaría de Turismo, el área de Cancún y sus alrededores (incluyendo la Riviera Maya) tenía en conjunto 82,384 habitaciones de hotel al 31 de diciembre de 2021.

Debido a que la mayoría de los pasajeros del Aeropuerto Internacional de Cancún son turistas, el tráfico de pasajeros y los resultados de operación están influidos por el atractivo de Cancún como destino turístico. Ver "*Información General – Factores de Riesgo – Riesgos Relacionados con Nuestras Operaciones – Nuestro negocio depende en gran medida de las operaciones de las zonas aeroportuarias de ciertos aeropuertos, incluyendo los aeropuertos de la Ciudad de México y Bogotá.*"

Las instalaciones del aeropuerto incluyen un total de 68 puntos de estacionamiento para aviones, de los cuales 18 son puntos de estacionamientos remotos, la Terminal 1 (la Terminal "chárter y aerolíneas de bajo costo"), Terminal 2 (la terminal antigua principal, la cual incluye un ala, referida como "ala satelital"), la Terminal 3 (la terminal misma que comenzó operaciones en mayo de 2007, como se describe más adelante), la Terminal 4 (la terminal que inició operaciones en noviembre de 2017, como se describe más adelante) y un edificio general de aviación que opera aviones privados. El aeropuerto tiene 68 puertas de embarque, de las cuales 40 tienen acceso por pasillo telescópico. La Terminal 1 tiene 7 puertas de embarque de contacto. La Terminal 2 tiene 9 puertas de embarque accesibles por pasillo telescópico, 3 puertas de embarque de contacto y 10 puertas de embarque remotas. La Terminal 3 tiene 17 puertas de embarque accesibles por pasillo telescópico y 6 puertas de embarque remotas. La Terminal 4 tiene 14 puertas de embarque accesible por pasillo telescópico y 2 puertas de embarque remotas. El aeropuerto tiene 564 tiendas ubicadas en la Terminal 1, 2, 3 y 4 y una sucursal de banco ubicada en la Terminal 2.

La Terminal 1 del Aeropuerto Internacional de Cancún, la cual adquirimos el 30 de junio de 1999, tiene un área de 20,383 metros cuadrados.

Como parte de nuestra estrategia comercial, en el cuarto trimestre de 2005 concluimos la expansión de 8,224 metros cuadrados y la remodelación de 1,387 metros cuadrados, proporcionándonos un total de 52,522 metros cuadrados en la Terminal 2 del Aeropuerto de Cancún. Como parte de nuestro Programa Maestro de Desarrollo mexicano, remodelamos la Terminal 2 en el 2014. Específicamente, agregamos puntos de seguridad y remodelamos el espacio a fin de mejorar el tráfico de pasajeros. La remodelación libera espacio en la planta baja y planta alta de la Terminal 2 y, como consecuencia, estamos en posibilidad de añadir nuevos espacios comerciales en el terminal.

El 6 de diciembre de 2005, iniciamos la construcción de una tercera terminal, misma que se inauguró el 17 de mayo de 2007, y la cual inició sus operaciones el 18 de mayo de 2007. Con un total de inversión aproximada de USD\$100.0 millones de Dólares, la Terminal 3 constituye el proyecto de inversión más ambicioso de ASUR hasta la fecha. La Terminal 3 duplicó la capacidad de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Cancún. El nuevo edificio tenía una superficie total de 45,263 metros cuadrados, tenía capacidad para 84 mostradores para registro de pasajeros y 11 puertas de abordar con puentes de abordaje, y cuatro salas remotas atendidas por camiones, así como un total de 27 tiendas de minoristas y una sucursal de banco. La terminal cuenta con sistemas de información de pasajeros de la más avanzada tecnología y equipo de seguridad, incluyendo el primer sistema de escaneo CT (sistema que utiliza rayos-X para formar un modelo tridimensional del contenido en cada una de las piezas de equipaje) en México para todas las maletas documentadas.

Adicionalmente, a fin de acomodar los incrementos esperados en el tráfico de pasajeros y operaciones, la expansión de la Terminal 3 concluyó en 2015 como parte de nuestro programa maestro de desarrollo en México. Como parte de la expansión, llevamos a cabo una remodelación de los puntos de seguridad, incluyendo la instalación de líneas de seguridad con equipo de rayos X y más áreas de espera, la expansión del área de reclamo de equipaje por aproximadamente 1,800 metros cuadrados y la construcción de bandas con mayor espacio de flujo; la expansión del área de aduanas por aproximadamente 1,400 metros cuadrados, una remodelación del área de documentación, incluyendo la ampliación del área por aproximadamente 700 metros cuadrados y la incorporación de aproximadamente 30 nuevos mostradores y el rediseño del área de abordaje a fin de incorporar 6 puntos de conexión y un entrepiso para llegadas.

La Terminal 4 inició operaciones en noviembre de 2017. Equipada con 14 puertas de embarque, la Terminal 4 tiene la capacidad de prestar sus servicios a un total de nueve millones de pasajeros nacionales e internacionales cada año. El 7 de abril de 2021, la SICT aprobó nuestra solicitud para llevar a cabo la revisión extraordinaria que solicitamos de las tarifas máximas en México, lo que nos permitió finalizar la construcción de la terminal. En consecuencia, al 31 de diciembre de 2021, la capacidad de manejo de pasajeros del aeropuerto fue de 22.3 millones de pasajeros al año.

La Terminal 4 está localizada al oeste de las instalaciones aeroportuarias existentes, entre los extremos de las pistas de aterrizaje 12L y 12R. El edificio de la terminal actualmente tiene una superficie de más de 64,000 metros cuadrados, así como 10 filtros de seguridad, 14 posiciones de estacionamiento de aeronaves, cada una con su propio puente de abordaje. La terminal 4 ha sido diseñada para ser expandida fácilmente cuando se requieran incrementos de capacidad, sin que se causen interrupciones en las operaciones del día a día, y mantendrá flujos de pasajeros separados para los pasajeros nacionales e internacionales. Asimismo, el plano de la superficie de la terminal tiene múltiples niveles, con el nivel superior reservado para la salida de pasajeros, y el *mezzanine* y nivel inferior están reservados para la llegada de pasajeros. La nueva terminal está compuesta de diez edificios, con espacios de dos niveles con doble altura y un nivel *mezzanine*.

El Aeropuerto de Cancún actualmente tiene dos pistas. La primera pista tiene una longitud de 3,500 metros. La segunda pista fue terminada en el 2009 y tiene una longitud de 2,800 metros. En el 2009 junto con la segunda pista también construimos una nueva torre de control.

En abril del 2006, obtuvimos una licencia para desarrollar instalaciones de carga en el Aeropuerto de Cancún, las cuales son operadas actualmente por nuestra subsidiaria Caribbean Logistics, S.A. de C.V. (antes Asur Carga, S.A. de C.V.).

Debido a la emergencia sanitaria del COVID-19, la Terminal 2 cerró el 14 de abril de 2020 y reabrió el 14 de julio de 2020, y la Terminal 3 cerró el 18 de abril de 2020 y reabrió el 27 de octubre de 2020.

Aeropuerto Internacional de Mérida.

El Aeropuerto Internacional de Mérida atiende a la ciudad de Mérida, que tiene una población de 959,748 habitantes, y a las áreas circunvecinas en el estado de Yucatán. El Aeropuerto Internacional de Mérida clasificó como nuestro segundo aeropuerto mexicano durante el 2021, en términos de tráfico de pasajeros. La mayoría de los pasajeros fueron nacionales. El punto de origen y destino más importante del Aeropuerto Internacional de Mérida es la Ciudad de México. En el 2021, aproximadamente 2.1 millones de pasajeros viajaron a través del Aeropuerto Internacional de Mérida.

El Aeropuerto Internacional de Mérida atrae tanto a viajeros de negocios, como a turistas. La ciudad de Mérida es un área urbana con numerosas pequeñas y medianas empresas. La ciudad está aproximadamente a 120 kilómetros por carretera de Chichén Itzá y aproximadamente a 80 kilómetros de Uxmal, sitios arqueológicos prehispánicos que atraen a un gran número de turistas.

El aeropuerto tiene dos pistas perpendiculares, una con una longitud de 3,200 metros y otra con una longitud de 2,300 metros. El Aeropuerto Internacional de Mérida tiene una terminal con cinco puertas con acceso por pasillo telescópico y cinco posiciones sin pasillo telescópico.

Durante el 2019, 2020 y 2021, se transportaron, respectivamente, 22,444, 20,074, y 22,458 toneladas métricas de carga a través del Aeropuerto Internacional de Mérida, haciéndolo nuestro segundo aeropuerto en términos de volumen de carga. En el 2019, 2020 y 2021, Mérida representó el 34.7%, 42.9%, y 35.2% respectivamente, de nuestro volumen total de carga.

En el Aeropuerto Internacional de Mérida actualmente tenemos 44 negocios operando. Uno de ellos operado por Grupo de Desarrollo del Sureste, S.A. de C.V. ("GDS") de conformidad con un arrendamiento a largo plazo que terminó el 1 de enero de 2009. Dicho arrendamiento le permitió a GDS construir y desarrollar la terminal de carga del aeropuerto. Debido a que GDS continuó operando su negocio bajo un contrato de arrendamiento terminado, iniciamos las acciones legales correspondientes para desalojarlos. Se emitió una sentencia final en febrero de 2017, dando por terminado el contrato de arrendamiento y ordenando la devolución a ASUR de los 80,000 metros cuadrados de espacio rentable.

En diciembre de 2017, nos fue entregada judicialmente un área de 78,000 metros cuadrados, y en mayo de 2018, recuperamos la posesión de la totalidad del edificio que había sido arrendado a agentes aduanales. Sin embargo, a pesar de dos sentencias en nuestro favor, al 8 de abril de 2022, sigue pendiente la devolución de 14,000 metros cuadrados que actualmente se encuentra en posesión de GDS.

El 15 de diciembre de 2020, presentamos una petición ante el Juzgado de Distrito de Mérida respecto del incumplimiento de la entrega voluntaria por parte de GDS del resto de los bienes. El 14 de enero de 2021, el Juzgado de Distrito de Mérida publicó un acuerdo indicando que no se nos había entregado la propiedad, y por lo tanto, solicitamos al Noveno Juzgado Civil de Distrito de la Ciudad de México para que ordenara la entrega forzosa de la propiedad a nosotros. Actualmente, el Noveno Juzgado Civil de Distrito de la Ciudad de México se encuentra revisando nuestra solicitud.

Actualmente el procedimiento se encuentra detenido debido a que GDS ha interpuesto diversos recursos legales en contra de las sentencias emitidas por el Juzgado Noveno de lo Civil de la Ciudad de México, incluyendo una solicitud de nulidad presentada por GDS contra la negativa de autoridad aduanera de prorrogar la autorización concedida a GDS en 1993 en relación con la prestación de servicios de recinto fiscalizado. Adicionalmente se presentaron tres amparos en contra de GDS, por compañías que argumentan haber contratado los servicios de recinto fiscalizado que se encuentran suspendidos. Hasta que no se llegue a una resolución respecto de estos procedimientos, GDS podría continuar rehusándose a devolver la propiedad que actualmente está en su posesión.

En adición al negocio que GDS operaba anteriormente, en agosto de 2007 abrimos una tienda minorista en la terminal, y en octubre de 2009 abrió una compañía de renta de automóviles. Nuestra concesión nos da el derecho de recibir derechos de uso de suelo, de aterrizaje y de estacionamiento para aviones utilizando la terminal de carga.

Aeropuerto Internacional de Cozumel.

El Aeropuerto Internacional de Cozumel está localizado en la isla de Cozumel en el estado de Quintana Roo. El aeropuerto atiende principalmente a turistas extranjeros. Durante el 2021, 531,675 pasajeros viajaron a través del Aeropuerto Internacional de Cozumel, de los cuales la mayoría fueron pasajeros internacionales. Cozumel es el destino más visitado por cruceros en México, con aproximadamente 4.6 millones, 1.1 millones y 650,117 visitantes vía crucero en el 2019, 2020 y 2021, respectivamente. Cozumel tiene una de las reservas de coral más grandes del mundo y muchos pasajeros que viajan a Cozumel practican el buceo. Los puntos de origen y destino más importantes de ese aeropuerto son la Ciudad de México y Houston. La isla de Cozumel tiene una población de 105,116 habitantes.

El aeropuerto tiene una pista con una longitud de 2,700 metros. El aeropuerto tiene una terminal comercial principal con 6 posiciones de embarque y un área total de 12,071 metros cuadrados. El aeropuerto también tiene una terminal aviación general para pequeñas aeronaves privadas. Actualmente hay 38 negocios operando en el Aeropuerto Internacional de Cozumel.

Aeropuerto Internacional de Villahermosa.

El Aeropuerto Internacional de Villahermosa está localizado en el Estado de Tabasco, aproximadamente a 75 kilómetros de Palenque, un sitio arqueológico Maya. La Ciudad de Villahermosa tiene una población de 1.2 millones de habitantes. La principal actividad de negocios en el área de Villahermosa es la exploración petrolera y la mayoría de los pasajeros del Aeropuerto de Villahermosa son personas que trabajan en esta industria. Durante el 2021, el aeropuerto atendió aproximadamente a 976,456 pasajeros, la gran mayoría de los cuales llegaron en vuelos nacionales. Los principales puntos de origen y destino del aeropuerto son la Ciudad de México y Monterrey.

Como resultado de un proyecto de modernización llevado a cabo en el 2006, la plataforma destinada a aviación comercial fue ampliada por un total de 12,521 metros cuadrados, lo que representa un incremento del 87.0%, el edificio terminal fue ampliado de 5,463 metros cuadrados a 9,584 metros cuadrados, lo que representó un aumento del 77.0% en términos de espacio. Actualmente existen 27 negocios operando en el Aeropuerto Internacional de Villahermosa.

El aeropuerto tiene una pista con una longitud de 2,200 metros, la cual fue reparada durante el año 2010. La terminal del aeropuerto tiene 8 posiciones de contacto, incluyendo cuatro con pasillos telescópicos para el embarque y desembarque de pasajeros entre la aeronave y la terminal.

En febrero de 2014, fue inaugurado el Aeropuerto Internacional de Palenque en la ciudad de Palenque, localizada a 46.9 millas de Villahermosa. No creemos que el Aeropuerto Internacional de Palenque haya tenido impacto en el tráfico de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Villahermosa y estimamos que cualquier impacto que pudiera experimentarse en el futuro no sería significativo.

Aeropuerto Internacional de Oaxaca.

El Aeropuerto Internacional de Oaxaca atiende a la ciudad de Oaxaca, capital del Estado de Oaxaca. La ciudad de Oaxaca está localizada a 390 kilómetros de la costa del Pacífico y tiene una población de 457,609 habitantes. El aeropuerto atendió a 913,937 pasajeros en el 2021, de los cuales la mayoría fueron nacionales. Los pasajeros son principalmente personas de negocios mexicanas y turistas, por lo que su tráfico de pasajeros y resultados de operación dependen en gran medida de las condiciones de la economía mexicana. Oaxaca es una ciudad colonial pintoresca, localizada cerca de varias atracciones turísticas, incluyendo los sitios arqueológicos de Monte Albán y Mitla. El punto de origen y destino más importante del aeropuerto es la Ciudad de México y Tijuana.

El aeropuerto tiene una pista con una longitud de 2,450 metros, y una terminal con 9 posiciones de contacto. El aeropuerto también incluye un edificio de aviación general para pequeñas aeronaves privadas con 38 posiciones de estacionamiento en plataforma y dos posiciones adicionales para helicópteros. Actualmente existen 31 negocios operando en el Aeropuerto Internacional de Oaxaca.

Aeropuerto Internacional de Veracruz.

El Aeropuerto Internacional de Veracruz está localizado en la Ciudad de Veracruz en la costa del Golfo de México. La Ciudad de Veracruz tiene una población de 749,325 habitantes. Veracruz es uno de los puertos de mayor tráfico en México, representando el 15.8% del tráfico comercial total de los puertos mexicanos, y es el lugar donde se localiza la mayor terminal de carga de contenedores del país. De acuerdo con la Dirección General de Puertos en México, en el 2021, Veracruz representó el 11.2% del total de la carga manejada en los puertos mexicanos. En el 2021, el aeropuerto atendió aproximadamente a 1.1 millones de pasajeros. Toda vez que los pasajeros del aeropuerto son principalmente personas de negocios mexicanas, su tráfico de pasajeros y resultados de operación dependen de las condiciones de la economía mexicana. Los puntos de origen y destinos más importantes del aeropuerto son la Ciudad de México, Cancún y Monterrey.

El área original de la terminal de 4,065 metros cuadrados fue remodelada en el 2005, y se adicionaron 2,000 metros cuadrados, lo que representó un aumento del 49.0%. Adicionalmente, se construyeron andenes desmontables para proteger a los pasajeros durante su ascenso y descenso, junto con nuevas instalaciones para el reclamo de equipaje de vuelos internacionales, así como oficinas e instalaciones nuevas y de mayor superficie para las autoridades federales. Actualmente existen 36 negocios operando en el Aeropuerto Internacional de Veracruz.

Un extenso proyecto de remodelación y expansión fue concluido a finales del 2015 en el edificio de la terminal del Aeropuerto Internacional de Veracruz, como fue previsto en el Programa Maestro de Desarrollo en México. En respuesta al aumento en el número de pasajeros y con el objeto de mantener los estándares de servicio, la

superficie del edificio de la terminal fue expandido en un 174%, a más de 17,500 metros cuadrados, con la instalación de tres nuevas puertas de embarque con puentes de embarque para pasajeros, para un total de 9 puertas. El proyecto de expansión ha aumentado la capacidad de las instalaciones para la revisión de equipaje, para las áreas de espera, para los mostradores de registro, los filtros de seguridad, las salas de embarque, las salas de recolección de equipaje y de estacionamiento público, entre otras áreas funcionales del edificio de la terminal. El nuevo diseño del edificio de la terminal también presenta mejoras en la separación de los flujos de pasajeros nacionales e internacionales.

El aeropuerto tiene una pista perpendicular con una longitud de 2,400 metros. El aeropuerto tiene una terminal principal y un edificio de aviación general para pequeños aviones privados con 10 posiciones de plataforma para estacionar aeronaves y cinco posiciones adicionales para helicópteros.

Aeropuerto Internacional de Huatulco.

El Aeropuerto Internacional de Huatulco atiende la zona turística de Huatulco en el Estado de Oaxaca ubicado en la costa del Pacífico. Huatulco tiene una población de 45,495 habitantes y fue desarrollada por primera vez como un destino turístico hacia finales de los años ochenta. En el 2021, el aeropuerto atendió a 692,150 pasajeros, la mayoría de los cuales fueron nacionales. La mayoría de los pasajeros del aeropuerto son turistas internacionales, aunque en su mayoría llegan a través de vuelos nacionales y se clasifican como pasajeros nacionales por la conexión que realizan en la Ciudad de México. El punto más importante de origen y destino del aeropuerto es la Ciudad de México.

El aeropuerto tiene una pista con una longitud de 3,000 metros. La pista fue ampliada de la longitud anterior de 2,700 metros. La terminal del aeropuerto tiene ocho posiciones remotas. El aeropuerto tiene un edificio de aviación general para pequeños aviones privados con 16 posiciones de plataforma para estacionar aeronaves. Actualmente existen 31 negocios operando en el Aeropuerto Internacional de Huatulco.

Aeropuerto Internacional de Tapachula.

El Aeropuerto Internacional de Tapachula atiende a la ciudad de Tapachula y al Estado de Chiapas en general; la ciudad de Tapachula tiene una población de 380,647 habitantes. En el 2021, el aeropuerto atendió a 424,249 pasajeros, de los cuales la mayoría fueron nacionales. El tráfico de pasajeros del aeropuerto y los resultados de operación dependen en gran medida de las condiciones económicas de México, ya que casi todos sus pasajeros son nacionales. El punto de origen y destino más importante del aeropuerto es la Ciudad de México.

El aeropuerto tiene una pista con una longitud de 2,000 metros. El aeropuerto tiene una terminal con 4 posiciones remotas y tiene también un edificio de aviación general para aviones privados con 19 posiciones. Actualmente existen 21 negocios operando en el Aeropuerto Internacional de Tapachula.

Aeropuerto Internacional de Minatitlán.

El Aeropuerto Internacional de Minatitlán está localizado cerca de la costa del Golfo de México, a 13 kilómetros de Coatzacoalcos en el Estado de Veracruz, a 11 kilómetros de la ciudad de Cosoleacaque y 26 kilómetros de la ciudad de Minatitlán. El área metropolitana está conformada por estas tres ciudades y tiene una población de 511,753 habitantes. En el 2021, el aeropuerto atendió a 98,544 pasajeros. En años recientes, el tráfico de pasajeros ha disminuido debido a una menor actividad en la industria petrolera y petroquímica en Coatzacoalcos y Cosoleacaque. Los pasajeros del aeropuerto son principalmente mexicanos relacionados con la industria petroquímica y agrícola de la zona. Debido a que los pasajeros son principalmente mexicanos, su tráfico de pasajeros y resultados de operación dependen de las condiciones de la economía mexicana. El punto de origen y destino más importante del Aeropuerto es la Ciudad de México.

El Aeropuerto tiene una pista con una longitud de 2,100 metros y una terminal con 4 posiciones remotas. El

aeropuerto tiene también un edificio de aviación general para aviones privados con 11 posiciones de embarque y dos adicionales para helicópteros. Actualmente existen 14 negocios operando en el Aeropuerto Internacional de Minatitlán.

Otras Propiedades Mexicanas.

En octubre de 2008, adquirimos de FONATUR 130 hectáreas de terreno en la bahía de Huatulco por \$286.3 millones de Pesos. ASUR ganó el derecho de compra de dicho terreno a través de un proceso de licitación pública que era parte del programa iniciado por el gobierno mexicano para acelerar el desarrollo de Huatulco como una ciudad líder para el turismo mexicano. De conformidad con los términos del contrato de compraventa, estamos obligados a construir al menos 450, y no más de 1,300 cuartos de hotel. Se considerará que hemos cumplido nuestras obligaciones bajo el contrato de compraventa cuando al menos el 80.0% de la construcción de 450 cuartos de hotel se encuentre terminada. El 26 de marzo de 2013, FONATUR nos liberó de la obligación de presentar proyectos arquitectónicos y concluir la construcción en un plazo específico. El 28 de octubre de 2020, FONATUR acordó la cancelación del terreno por \$286.3 millones de Pesos. El 1 de marzo de 2021 recibimos el pago inicial de \$50 millones de Pesos de FONATUR, momento en el cual las obligaciones bajo el contrato de compra ya no tenían efectos legales. El 28 de junio de 2021, FONATUR pagó los \$236.3 millones de Pesos restantes y en consecuencia entregamos el terreno en esa fecha.

Principales Clientes de Tráfico Aéreo en nuestros Aeropuertos Mexicanos.

Al 31 de diciembre del 2021, 63 aerolíneas internacionales y 6 aerolíneas mexicanas operaban vuelos en nuestros nueve aeropuertos (incluyendo las aerolíneas que operaban únicamente con código compartido). Un acuerdo de código compartido significa que las aerolíneas que no vuelan sus propias aeronaves hacia nuestros aeropuertos acuerdan compartir espacio en una aeronave de otra aerolínea, con ambas aerolíneas registrando pasajeros a través del mismo código.

Volaris es la aerolínea mexicana que opera más vuelos en nuestros aeropuertos mexicanos. Entre las aerolíneas extranjeras, American Airlines y United Airlines operan el mayor número de vuelos desde y hacia nuestros aeropuertos mexicanos. En el 2021, American Airlines y United Airlines representaron el 12.1% y 10.5% de nuestros ingresos, respectivamente.

A finales de marzo del 2019, Interjet sufrió una serie de demoras y cancelaciones, parcialmente derivado de una escasez de trabajadores para atender todos los vuelos de Interjet programados en ese periodo. La administración de Interjet anunció posteriormente que había llegado a una solución para prevenir interrupciones adicionales en el servicio. El 11 de diciembre de 2020, Interjet detuvo todos los vuelos, y no ha reanudado operaciones.

El siguiente cuadro presenta las principales aerolíneas que operan en nuestros aeropuertos mexicanos con base en los porcentajes de los ingresos que representaron en los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2019, 2020 y 2021:

Principales Clientes de Tráfico Aéreo en Nuestros Aeropuertos Mexicanos

	Porcentaje de Ingresos de ASUR en México		
	Año concluido el 31 de diciembre de		
	2019	2020	2021
Clientes			
American Airlines, Inc.	9.4%	11.8%	12.1%
Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V. (VivaAerobús)	8.2%	11.1%	11.6%
Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V. (Volaris)	8.1%	10.3%	12.2%
United Airlines, Inc.	9.0%	8.6%	10.5%
Delta Air Lines, Inc.	6.8%	7.8%	7.5%
Aerolitoral, S.A. de C.V. (Aeroméxico Connect)	5.5%	6.5%	5.2%
Aerovías de México, S.A. de C.V. (Aeroméxico)	4.4%	5.5%	6.3%
ABC Aerolíneas, S.A. de C.V. (Interjet)	10.6%	5.0%	0%
Southwest Airlines, Co.	4.2%	3.2%	4.8%
Otros	33.8%	30.2%	29.8%
Total	100.0%	100.0%	100.0%

El brote de COVID-19 comenzó en diciembre del 2019 y causó una reducción significativa en el tráfico de pasajeros en nuestros aeropuertos mexicanos a partir de marzo de 2020. Durante el segundo, tercero y cuarto trimestre de 2020, el tráfico de pasajeros disminuyó en un 66.6% en relación con el 2019. Durante el 2021, el tráfico de pasajeros en México incrementó en un 76.3% en comparación con el 2020, y disminuyó en un 14.7% en comparación con el mismo periodo en 2019.

Estacionalidad

Nuestro negocio está sujeto a fluctuaciones estacionales. En general, la demanda de vuelos, principalmente en mercados internacionales, típicamente es mayor durante el verano y el invierno pues hay un mayor número de viajes de placer durante estos periodos. Nuestros resultados de operación, de manera general, reflejan esa estacionalidad, pero también se ven impactados por varios factores adicionales que no necesariamente son efecto de la estacionalidad, por ejemplo, condiciones económicas, guerra o la amenaza de guerra, condiciones meteorológicas, demoras en el tráfico aéreo, así como otros factores descritos en el presente reporte. Como resultado de lo anterior, nuestros resultados de operación trimestrales no son necesariamente indicativos de nuestros resultados de operación anuales y nuestros resultados de operación históricos no son necesariamente indicativos de nuestros resultados de operación futuros.

Competencia

Debido a que nuestro negocio es sumamente dependiente del turismo internacional, la principal competencia de nuestros aeropuertos mexicanos son otros destinos turísticos. Consideramos que los principales competidores de Cancún son destinos vacacionales en México, tales como Acapulco, Puerto Vallarta y Los Cabos, y fuera de México, Florida, Cuba, Jamaica, República Dominicana y otras islas del Caribe y destinos en Centroamérica. En marzo de 2000, un nuevo aeropuerto inició operaciones en Chichén Itzá. Este aeropuerto es operado por el estado de Yucatán.

Asimismo, el 11 de mayo de 2010, el gobierno federal anunció el inicio de un proceso competitivo para la construcción de un nuevo Aeropuerto en la Riviera Maya. Tres compañías, incluyendo ASUR, han participado en la licitación. El 31 de enero de 2011, el pleno de la COFECE resolvió, por mayoría de votos, no autorizar la participación de ASUR en el proceso de licitación. Estuvimos en desacuerdo con la decisión y puntos de

vista expresados por COFECE y el 11 de marzo de 2011 iniciamos procedimientos legales para defender nuestro derecho a participar en dicha licitación. El 20 de mayo de 2011, se nos notificó por parte de la SICT, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que el proceso de convocatoria había sido cancelado, dado que ninguna de las ofertas técnicas presentadas por los participantes cumplieron con los requerimientos establecidos en las bases de la licitación. Como resultado de lo anterior, concluyeron dichos procedimientos legales. Si se inicia un nuevo proceso de licitación y decidimos participar, se nos podría negar nuevamente ese derecho.

Actualmente, la Riviera Maya se beneficia principalmente de los servicios prestados por nuestro Aeropuerto de Cancún. En el contexto del proceso competitivo de 2010 por el nuevo Aeropuerto en la Riviera Maya, la SICT realizó ajustes a los programas maestros de desarrollo y las tarifas máximas para nuestros aeropuertos en el plazo de tres meses posterior al otorgamiento de la concesión para el Aeropuerto de la Riviera Maya. No podemos predecir el efecto que pueda tener en nuestro tráfico de pasajeros en México o resultados de operación la construcción de un nuevo aeropuerto, ni el alcance de cualquier revisión a nuestros planes maestros de desarrollo o tarifas máximas.

En octubre de 2020, el Presidente de México anunció que, como parte de un esfuerzo por desarrollar el Sureste de México, el ejército mexicano construirá y operará un nuevo aeropuerto en la Ciudad de Tulum, en el Estado de Quintana Roo, con planes de iniciar operaciones en el 2023. El gobierno mexicano había asegurado previamente un terreno con una medida de aproximadamente 1,200 hectáreas, en el cual construirá el nuevo aeropuerto, y se ha anunciado que la inauguración del aeropuerto será concurrente con la inauguración del Tren Maya. El Tren Maya es un proyecto ferroviario interurbano que conectará los aeropuertos y los sitios turísticos históricos mayas de México, con cobertura ferroviaria en los estados de Chiapas, Yucatán y Quintana Roo. Se tiene previsto que la construcción del nuevo aeropuerto de Tulum empezará en el 2022. No podemos asegurar que la construcción de este nuevo aeropuerto en Tulum no tendrá un impacto en el tráfico de pasajeros de nuestros aeropuertos mexicanos, que podría impactar el tráfico de pasajeros en nuestro aeropuerto de Cancún.

Actualmente, ASA opera 6 aeropuertos pequeños en la región sureste de México y Grupo Aeroportuario de Chiapas ("GAC") opera 2. ASA estima que sus aeropuertos representan en conjunto menos del 4.02% de los pasajeros en la región y GAC estima que sus aeropuertos representan en conjunto menos del 3.76% de los pasajeros en la región.

Canales de Distribución

No Aplica.

Nuestro Aeropuerto en Puerto Rico.

Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín.

Tenemos, a través de nuestra subsidiaria del aeropuerto de Cancún, una participación del 60.0% en Aerostar, a la cual le fue otorgado el Arrendamiento LMM por un plazo inicial de 40 años, iniciando a partir del 27 de febrero de 2013. El Aeropuerto LMM se encuentra a 4.82 kilómetros de San Juan, Puerto Rico. Es el aeropuerto más grande y con mayor tráfico de pasajeros en el Caribe, que ofrece viajes de placer y de negocios a más de 51 destinos. El Aeropuerto LMM presta servicios a la capital de Puerto Rico, San Juan, y es la entrada principal de Puerto Rico a destinos internacionales y a la parte continental de los Estados Unidos. Al 31 de diciembre de 2021, el Aeropuerto LMM fue clasificado por la FAA como la onceava mayor instalación en la categoría de tráfico mediano de pasajeros (*medium hub facility*) y el aeropuerto número 39 más grande de los Estados Unidos en función del número de embarques. De conformidad con la PRPA, en el 2019, 2020 y 2021, aproximadamente 9.4 millones, 4.8 millones y 9.7 millones de pasajeros, respectivamente, viajaron a través del Aeropuerto LMM.

El Aeropuerto LMM tiene una superficie aproximada de 5,261 kilómetros cuadrados. En virtud de la ubicación de la isla, no se enfrenta a la competencia de otros medios de transporte terrestre. El aeropuerto más grande con el que compite se encuentra a dos horas en automóvil de San Juan. El Aeropuerto LMM se encuentra a una distancia muy corta en automóvil de los hoteles más grandes en Puerto Rico.

El Aeropuerto LMM tiene una capacidad estimada para llevar a cabo hasta 10 millones de abordajes anuales, lo que representa más del doble de su utilización actual. El Aeropuerto LMM está compuesto por dos pistas y cinco terminales (Terminal A – Terminal E). La terminal A, instalación más nueva del Aeropuerto LMM, se inauguró en junio de 2012. Las terminales B a E fueron construidas en distintas etapas. A finales de 1950 fueron construidas las terminales D y E, en la década de 1980 se construyó la terminal B y en la década de 1990 la terminal C. La terminal B fue cerrada en noviembre de 2013 para ser remodelada, y la rehabilitamos en el cuarto trimestre de 2014. Actualmente, la terminal E no está siendo utilizada y la Terminal D está parcialmente cerrada.

En el 2017, el Aeropuerto LMM abrió 8 espacios comerciales. En el 2018, se abrieron ocho espacios comerciales. En el 2019, se abrieron dieciséis espacios comerciales. En el 2020 y en el 2021, no se abrieron espacios comerciales.

Principales Clientes de Tráfico Aéreo en el Aeropuerto LMM

Al 31 de diciembre de 2021, 40 aerolíneas nacionales y 24 aerolíneas internacionales estaban operando de forma directa o mediante acuerdos de código compartido, en la que una o más aerolíneas comparten el mismo vuelo y cada aerolínea publica y comercializa el vuelo a través de su propio número de vuelo.

Al 31 de diciembre de 2021, en el Aeropuerto LMM el servicio de transportación aérea de pasajeros fue prestado por 30 aerolíneas (junto con afiliadas regionales y otros asociados).

El siguiente cuadro expone nuestros principales clientes de tráfico aéreo en el Aeropuerto LMM con base en el porcentaje de los ingresos regulados de Puerto Rico para el año concluido el 31 de diciembre de 2021.

Principales Clientes de Tráfico Aéreo en el Aeropuerto LMM

Cliente	Porcentaje de Ingresos de ASUR en Puerto Rico		
	Año concluido el 31 de diciembre de		
	2019	2020	2021
JetBlue Airways.....	30%	24%	27%
American Airlines.....	11%	11%	13%
Spirit Airlines.....	6%	11%	10%
Southwest Airlines.....	8%	8%	9%
Delta Air Lines, Inc.	6%	6%	7%
United Airlines.....	6%	6%	8%
Frontier Airlines	4%	5%	6%
Fedex.....	2%	4%	2%
Copa Airlines.....	4%	3%	1%
Seaborne Virgin Islands.....	3%	3%	1%
United Parcel Services	2%	3%	2%
Otros	18%	16%	14%
Total	100%	100%	100%

El 20 de septiembre de 2017, el Huracán María golpeó a Puerto Rico, causando daños significativos a la infraestructura hotelera y turística de la isla, lo que provocó una disminución significativa en el tráfico aéreo de pasajeros en el Aeropuerto LMM, especialmente durante el tercer y cuarto trimestre del 2017. Durante el tercer y cuarto trimestre del 2017, el tráfico aéreo de nuestros pasajeros en Puerto Rico disminuyó en 15.8% en comparación con el mismo periodo del 2016. Nuestro tráfico aéreo de Puerto Rico también disminuyó en un 0.4% en el 2018 en comparación con el 2017. Nuestro tráfico aéreo en Puerto Rico aumentó un 12.8% en 2019 en comparación con el 2018.

El brote de COVID-19 comenzó en diciembre de 2019, causando una reducción significativa en el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto LMM a partir de marzo 2020. Durante el segundo, tercero y cuarto trimestre de 2020, el tráfico de pasajeros en Puerto Rico disminuyó un 63.0% en relación al mismo periodo del 2019. Durante el 2021, el tráfico de pasajeros en Puerto Rico aumentó un 100% en comparación con el 2020, y aumentó un 2.5% en comparación con el mismo periodo del 2019.

En el 2021, los pasajeros el Aeropuerto LMM que viajaron hacia y desde la parte continental de los Estados Unidos, representaron el 94% del tráfico total de pasajeros. Los pasajeros del Aeropuerto LMM se dividen principalmente en los segmentos de placer, visita a amigos y familiares y negocios.

Contrato de Operación Celebrado por Aerostar

A fin de participar en el proceso de licitación del Aeropuerto LMM, nuestra subsidiaria del aeropuerto de Cancún celebró un negocio conjunto con dos fondos de infraestructura de Oaktree, Highstar Capital IV, L.P. (Highstar IV) y Highstar Aerostar Prism/IV-A Holdings, L.P. (“Highstar Aerostar”) y constituyó Aerostar el 14 de marzo de 2012, con el propósito de arrendar, desarrollar, operar y manejar el Aeropuerto LMM en términos del Arrendamiento LMM, los Contratos de Uso de Aeropuerto y otras disposiciones y contratos relacionados con el Aeropuerto LMM, asumidos por Aerostar el 27 de febrero de 2013.

El 22 de febrero de 2013, nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún otorgó un préstamo subordinado de accionistas a Aerostar, por la cantidad de USD\$100.0 millones de Dólares, con el propósito de financiar parte del costo de adquisición de la concesión para operar el Aeropuerto LMM. En abril del 2021, se liquidó el saldo restante de este préstamo, incluyendo los intereses capitalizados.

En mayo de 2017, Highstar Aerostar vendió a nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún una participación del 10.0% en Aerostar, en términos de cierto Contrato de Compraventa de Participación (*Membership Interest Purchase Agreement*). Como resultado de esta operación, el Aeropuerto de Cancún es propietaria del 60.0% del capital social de Aerostar. Este préstamo subordinado de accionistas es actualmente considerado como un crédito inter-compañías, debido a que hemos consolidado los resultados financieros de Aerostar en los resultados financieros de ASUR. Adicionalmente, Highstar Aerostar vendió su participación restante del 40.0% en Aerostar en favor de PSP Investments, de conformidad con otro Contrato de Compraventa de Participación (*Membership Interest Purchase Agreement*). De forma posterior al cierre de ambas operaciones, actualmente mantenemos una participación del 60.0% en el capital social de Aerostar, a través de nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún, y PSP Investments mantiene una participación del 40.0% del capital social, a través de AviAlliance, una subsidiaria de la cual es totalmente propietaria PSP Investments. A partir del 1 de junio de 2017, comenzamos a consolidar los resultados financieros de Aerostar con los resultados financieros de ASUR. Nuestra intención es continuar operando a Aerostar y al Aeropuerto LMM, en una forma sustancialmente consistente con la forma en que se ha operado previamente.

De forma simultánea al cierre de estas operaciones, ASUR (a través del Aeropuerto de Cancún), Aerostar y PSP Investments, acordaron llevar a cabo la modificación del Contrato de Operación de Aerostar.

El Contrato de Operación Modificado y Reexpresado, prohíbe a cualquier miembro, directa o indirectamente, vender, intercambiar, transferir, dar en prenda, ceder o disponer de cualquier otra manera su participación a cualquier persona, salvo que se trate de transferencias (i) entre fondos de inversión donde, una vez que se lleve a cabo la transferencia, la propiedad de la participación permanezca bajo el control o administración conjunta, y (ii) de acciones de cualquiera de los miembros o de compañías controladoras de éstos, que coticen en la bolsa nacional o internacional, sin perjuicio de que la transferencia se realice o no en dicha bolsa. Dentro de las restricciones a las transferencias, se incluyen, entre otras que (i) la persona que recibirá la participación celebre y entregue al Consejo de Administración un instrumento en el cual acuerde someterse a los términos del Contrato de Operación Modificado y Reexpresado; (ii) todos los demás miembros hayan sido consultados respecto de la persona a la que se le transferirá la participación y pasará a ser miembro de Aerostar; y que, (iii) la persona a la que se le transferirá la participación (a) no podrá ser un competidor aeroportuario estratégico de ASUR, (b) no podrá estar o haber estado involucrado en actividades de corrupción, (c) no podrá haber declarado públicamente su insolvencia, (d) deberá ser capaz de pagar sus deudas a su vencimiento, (e) no haya presentado o se encuentre sujeta a un procedimiento de quiebra; y (f) la transferencia cumpla de otra manera con el Contrato de Operación Modificado y Reexpresado.

Como miembro de Aerostar, a nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún se le requirió realizar una contribución inicial de capital equivalente a (x) su parte proporcional de la Cuota de Arrendamiento, requerida en términos del Arrendamiento LMM, menos (y) los ingresos netos de efectivo anticipados de cualquier financiamiento de deuda contraída con el propósito de pagar la Cuota de Arrendamiento, multiplicada por (z) el porcentaje de participación que tenía al menos durante los dos días hábiles previos al cierre. La participación que tenía nuestra subsidiaria aeropuerto de Cancún era en ese momento del 50.0%. En términos del Contrato de Operación Modificado y Reexpresado, nuestra subsidiaria aeropuerto de Cancún no está obligada a realizar contribuciones adicionales al capital de Aerostar, salvo que le sea requerido en términos del Contrato de Operación Modificado y Reexpresado o dichas contribuciones adicionales de capital se aprueben por el consejo de gerentes que esté operando, mediante el voto de una supermayoría. En adición, si (i) durante la vigencia del Arrendamiento LMM o de los Contratos de Uso de Aeropuerto, Aerostar requiere financiamiento adicional para cumplir sus obligaciones bajo los mismos o para asegurar que no es insolvente, y Aerostar es incapaz de obtener financiamiento en términos aceptables para sus consejeros, o (ii) el director de finanzas de Aerostar determina de manera razonable que dentro de un periodo de 30 (treinta) días Aerostar no tendrá el capital de trabajo suficiente para hacer frente a sus gastos, y los consejeros no hubieren podido llegar al acuerdo por voto de una supermayoría (una supermayoría se define como una mayoría consistente de por lo menos un consejero

designado por cada miembro) respecto de si requieren contribuciones adicionales de capital, los miembros estarán obligados a realizar dichas contribuciones, en proporción al porcentaje de sus respectivas participaciones, sin que haya necesidad de que los consejeros realicen alguna acción adicional. Si los consejeros llegan a un acuerdo o el Presidente y el CFO determinan que se requiere la realización de contribuciones adicionales de capital, los miembros deberán realizar dichas contribuciones dentro de los siete días hábiles siguientes. A la fecha de emisión de este Reporte Anual, no ha sido requerida la realización de contribuciones adicionales de capital. Nuestra subsidiaria del aeropuerto de Cancún no tiene derecho a recibir intereses sobre las contribuciones al capital de Aerostar que hubiere realizado.

Nuestra subsidiaria del aeropuerto de Cancún tiene derecho a recibir distribuciones de conformidad con su porcentaje de participación, sujetas a la suficiencia de los flujos de efectivo proyectados después de efectuar cualquier distribución, requerimiento de gasto de capital, obligación financiera contenida en documentos de financiamiento o acuerdos de los que Aerostar es parte, así como a la necesidad de mantener un nivel razonable de capital de trabajo en Aerostar.

Las propiedades, negocios y asuntos de Aerostar son administrados por un comité operativo y ciertas decisiones estratégicas son tomadas por los miembros del Consejo de Administración.

El comité operativo está compuesto por ocho consejeros, designados por los miembros de Aerostar en proporción de sus respectivas participaciones. Cada miembro de Aerostar que mantenga por lo menos un 12.5% de participación en Aerostar (cada uno, un “Miembro Elector”) tendrá derecho a designar, remover o reemplazar a un consejero por cada 12.5% de participación que mantenga; cualquier consejero que no sea electo por un Miembro Elector, será electo mediante el voto de una mayoría de participación. En consecuencia, nuestra subsidiaria de Cancún tiene derecho a designar a cuatro consejeros del consejo de gerentes, y debido a que tiene la mayoría de participación, tiene derecho a elegir a un quinto miembro. AviAlliance tiene derecho a elegir a tres miembros del consejo de gerentes.

Todas las decisiones operativas y de administración relacionadas con Aerostar, excepto por las decisiones relevantes, requieren ser aprobadas por mayoría de votos de los consejeros. Los funcionarios principales, incluyendo al Presidente, CFO y Director de Operaciones, podrían ser removidos o reemplazados en cualquier momento por cualquier razón mediante una mayoría de los miembros del consejo de gerentes, la cual controlamos. Ciertas decisiones relevantes se tomarán por el voto de una supermayoría de los consejeros del comité operativo. Dentro de dichas decisiones relevantes se encuentran las siguientes:

- (i) determinar el monto del efectivo disponible para llevar a cabo distribuciones y aprobar cualquier distribución en favor de los miembros;
- (ii) modificar de manera importante el Arrendamiento LMM para operar el Aeropuerto LMM, los Contratos de Uso de Aeropuerto que regulan el uso de éste por parte de las Aerolíneas Firmantes o los documentos del financiamiento del Aeropuerto LMM, de que Aerostar es parte;
- (iii) aprobar e implementar cualquier plan de compensaciones, opciones o planes de incentivos similares, a favor de los funcionarios y empleados de Aerostar;
- (iv) aprobar el presupuesto anual de Aerostar y desviaciones superiores al 5.0% de los presupuestos establecidos, el presupuesto de gastos de capital, cualquier gasto individual dentro del presupuesto de gastos que sea superior a USD\$2.5 millones y cualquier desviación del presupuesto de gastos por encima de lo que sea menor entre el 5.0% del mismo o la cantidad de USD\$500,000.00;
- (v) obtener préstamos sustanciales de terceros u otorgar gravámenes sustanciales;
- (vi) celebrar transacciones con afiliadas;

- (vii) modificar la estructura corporativa, negocios o planes de negocios de Aerostar;
- (viii) transigir cualquier litigio material;
- (ix) realizar ventas de activos cuyo valor de mercado en un periodo de 12 meses sea, en lo individual, superior de USD\$50,000.00 o, en conjunto, superior de USD\$500,000.00;
- (x) determinar el contenido de, y aprobar, un “documento estratégico” final relativo al plan de mejora de la capacidad de la empresa;
- (xi) solicitar a los miembros de Aerostar la realización de contribuciones adicionales de capital;
- (xii) realizar cualquier transacción que tenga como fin fusionar o consolidar a Aerostar con otra persona; que tenga por objeto la venta, transferencia, cesión, enajenación o, de cualquier otra forma, la disposición de todos o sustancialmente todos los activos o derechos de Aerostar; o que implique la adquisición por parte de Aerostar de todos o sustancialmente todos los activos o derechos de otra persona;
- (xiii) presentar cualquier propuesta de liquidación o disolución de Aerostar, de solicitud de quiebra o de inicio de cualesquier procedimientos similares;
- (xiv) cuestiones relacionadas con derechos económicos; y
- (xv) iniciar cualquier procedimiento judicial en nombre de Aerostar contra un miembro de Aerostar.

En términos del Contrato de Operación Modificado y Reexpresado, si ocurre un bloqueo (“*deadlock*”) entre los consejeros o los representantes de los miembros de Aerostar, respecto de cualquier tema en el que se requiera un acuerdo de una supermayoría, y no se resuelva el bloqueo dentro de los 30 días siguientes a las entrega de un aviso por escrito de la existencia del bloqueo por parte de un consejero hacia otro consejero, cualquier consejero podrá someter el bloqueo a los directores generales de ASUR o de AviAlliance para su resolución. Si dichas personas no son capaces de resolver el bloqueo en un periodo de 21 días, contados a partir de la solicitud de resolución formulada, entonces el asunto se someterá a un procedimiento de mediación no vinculante. Finalmente, si el asunto no es resuelto a través la mediación en un periodo de 45 días (salvo que ASUR y AviAlliance acuerden otra cosa), contados a partir de que el mediador fue designado, cualquiera de los miembros podrá someter la disputa a un procedimiento de arbitraje vinculante final.

Nuestros Aeropuertos de Colombia.

Nuestra subsidiaria Airplan, de la cual somos propietarios del 100% del capital social, es titular de una concesión para administrar, operar, desarrollar y mantener seis aeropuertos en Colombia. La duración total de la concesión depende de los ingresos generados por los aeropuertos colombianos. En particular, la concesión se mantiene vigente hasta la fecha en que ocurra cualquiera de los siguientes acontecimientos: i) los ingresos regulados generados son iguales a los ingresos regulados esperados, siempre que el contrato de concesión haya estado en vigor durante al menos 24 años o ii) el contrato de concesión haya estado en vigor durante al menos 40 años, independientemente de que los ingresos regulados generados sean iguales a los ingresos esperados. Si nuestros aeropuertos colombianos generan ingresos regulados iguales a los ingresos esperados antes de que finalice el período de 24 años, el acuerdo de concesión seguirá en vigor hasta el final de dicho período. Por lo tanto, nuestra administración toma en cuenta dichos factores para poder determinar el año en que concluirá el plazo de la concesión, que es 2032; sin embargo, de conformidad con ciertas directrices legales, el plazo de la concesión podría ser extendido hasta el 2048 en la medida en que se cumplan con los requisitos antes mencionados, establecidos por el otorgante. Nuestros aeropuertos colombianos incluyen el Aeropuerto Internacional José María Córdova en Rionegro y el Aeropuerto de Enrique Olaya Herrera en Medellín, el Aeropuerto Los Garzones en Montería, el Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt en Carepa, el Aeropuerto El Caraño en Quibdó y el Aeropuerto Las Brujas en Corozal.

Colombia

Antes del brote de COVID-19, Colombia crecía como un destino turístico popular en Latinoamérica. De conformidad con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia, Colombia atrajo a aproximadamente 1.98 millones de visitantes internacionales en el 2021, un incremento del 43.6% respecto del mismo periodo en el 2020, y aproximadamente a 1.38 millones de visitas internacionales en el 2020, una disminución del 69.5% en comparación con el mismo periodo del 2019. En particular, en Medellín y sus alrededores, donde operamos el Aeropuerto Internacional José María Córdova y el Aeropuerto de Enrique Olaya Herrera, es una de las ciudades más visitadas en Colombia.

Nuestros aeropuertos en Colombia atendieron a aproximadamente a 12.1 millones de pasajeros en el 2019, aproximadamente a 4.2 millones de pasajeros en el 2020 y a aproximadamente 10.5 millones de pasajeros en el 2021. Para mayor información acerca de las cifras de pasajeros por año, ver – *"Nuestros Aeropuertos Colombianos"*.

Servicios Aeronáuticos

General

De conformidad con el contrato de concesión 2008 de Airplan, los ingresos de nuestros aeropuertos colombianos se dividen en dos categorías, regulados y no regulados. Los ingresos regulados consisten en ingresos derivados de los servicios aeronáuticos. Los ingresos regulados se regulan conforme al contrato de concesión que es administrado por la Agencia Nacional de Infraestructura ("ANI"), y se encuentran listadas en ciertas resoluciones emitidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil ("Aerocivil"). Cada servicio aeronáutico se encuentra sujeto a una tarifa máxima, establecida por Aerocivil. En adición, Aerocivil, establece la metodología y mecanismos para actualizar y cobrar las tarifas. La totalidad de las tarifas son actualizadas anualmente de conformidad con el Índice de Precios al Consumidor (IPC) de Colombia y una fórmula establecida en la Resolución de Aerocivil 04530 del 2007. Nuestros ingresos por los servicios aeronáuticos derivados de vuelos internacionales, incluyendo los cargos a pasajeros internacionales, están denominados en Dólares estadounidenses y son actualizados anualmente conforme a la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos y una fórmula establecida en la Resolución de Aerocivil 04530 del 2007. Nuestros ingresos por los servicios aeronáuticos derivan

principalmente de los cargos a pasajeros por el uso de las terminales, cargos por el despegue, aterrizaje y movimiento de aeronaves, cargos por los puentes de embarque y cargos por el estacionamiento de aeronaves.

Cargos a Pasajeros

Cobramos un cargo por pasajero por cada pasajero saliente en avión. Los cargos a pasajeros son establecidos y regulados por Aerocivil de conformidad con la Resolución 04530 del 2007. De conformidad con los reglamentos de Aerocivil y el contrato de concesión, y los aeropuertos de José María Córdova, Montería y Quibdó aplican el mismo cargo nacional por pasajero, y Carepa y Corozal aplican el mismo cargo nacional por pasajero. Los cargos internacionales de pasajeros se encuentran denominados en Dólares estadounidenses. A partir del 15 de enero de 2022, el cargo por pasajero internacional fue de USD\$45 por los aeropuertos de José María Córdova y Enrique Olaya Herrera. Los cargos nacionales por pasajero en Colombia se encuentran denominados en pesos colombianos. A partir del 15 de enero de 2022, el cargo por pasajero nacional en Colombia fue de COP\$18,200, COP\$23,000, COP\$18,200, COP\$9,100, COP\$18,200 y COP\$9,100 para los aeropuertos de José María Córdova, Enrique Olaya Herrera, Montería, Carepa, Quibdó y Corozal, respectivamente.

Otros Cargos

Cobramos diversos cargos a las aerolíneas por el uso de nuestras instalaciones por parte de sus aeronaves. Por cada aeronave que despegue y aterriza, cobramos cargos conforme a las tarifas establecidas en el Artículo 5, 6 y 7 de la Resolución 04530 del 2007, emitida por Aerocivil. Esta resolución establece las tarifas máximas cobradas a las aerolíneas nacionales e internacionales por sus respectivos vuelos. También cobramos cargos por el estacionamiento de las aeronaves conforme al tiempo que la aeronave permanece estacionada en alguna puerta de embarque del aeropuerto o posición de estacionamiento. Desde el momento en que alguna aeronave cumple dos horas desde el momento en que accedió a alguno de nuestros aeropuertos colombianos, por todo el tiempo que la aeronave permanezca en nuestras pistas, cobramos un cargo de estacionamiento por hora, equivalente al 5.0% de la tarifa máxima establecida por Aerocivil. Las aerolíneas también se encuentran sujetas al pago de cargos por la conexión de sus vuelos hacia nuestras terminales por conducto de un pasillo telescópico. De conformidad con el contrato de concesión de Airplan y los reglamentos de Aerocivil, estamos obligados a proporcionar en nuestros aeropuertos (sin cargo adicional) los servicios contra incendios y de rescate. Sin embargo, cobramos a las aerolíneas cargos por la realización de ciertas actividades que requieren los servicios contra incendios, tales como el uso de autos contra incendios para el abastecimiento de combustible y para la limpieza del combustible en las plataformas.

Servicios No Aeronáuticos

General

De conformidad con el contrato de concesión de Airplan, los ingresos no aeronáuticos no se encuentran regulados. Otros ingresos por servicios no aeronáuticos derivan de actividades comerciales, el estacionamiento de autos, y cargos por el transporte terrestre.

Actividades Comerciales

Al 31 de diciembre de 2021, dentro de nuestros seis aeropuertos colombianos, arrendamos 694 espacios comerciales mediante 425 contratos con arrendatarios locales. En el 2021, nuestros arrendatarios más importantes por lo que respecta a la superficie ocupada e ingresos, fueron Aerovías del Continente Americano, S.A., Avianca, Duty Free Partners Colombia, S.A.S., Servicio de Parquero, Mera Medellín, S.A.S., Global Lounge Colombia, S.A.S., Sapia CI, S.A.S, Organización Terpel, S.A., Marketmedios Comunicaciones, S.A.S., Tampa Cargo, S.A.S., LASA Sociedad de Apoyo Aeronáutico, S.A., Easyfly, S.A.S.,

Fast Colombia, S.A.S., Federal Express Corporation, Longport Colombia, Ltda, entre otros. En el 2020, proporcionamos apoyo a algunos de nuestros arrendatarios otorgando prórrogas de 180 días en los plazos de pago. Nuestros programas de apoyo han concluido, y nuestros arrendatarios han vuelto a pagar en los mismos términos y condiciones establecidos en sus contratos.

Estacionamiento de Autos y Transporte Terrestre

Cada uno de nuestros aeropuertos colombianos tiene instalaciones públicas para el estacionamiento de autos, las cuales son proporcionadas ya sea de forma directa por nosotros o a través de un tercero. Nosotros proporcionamos de forma directa el estacionamiento público en el Aeropuerto de Enrique Olaya Herrera de Medellín, el Aeropuerto de Los Garzones en Montería, El Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt en Carepa, El Aeropuerto El Caraño en Quibdó y el Aeropuerto José María Córdova en Rionegro. De conformidad con el contrato de concesión, podemos cobrar a terceros por la operación de las instalaciones de nuestros estacionamientos públicos y de transporte terrestre. Para aquellos de nuestros aeropuertos que determinan las cuotas por estacionarse, ya sea nosotros o mediante un tercero, cobramos una cuota por cada vehículo individual que accesa el aeropuerto. Aunque no se encuentran directamente regulados los servicios de estacionamiento y de transporte terrestre, la cuota cobrada a cada vehículo individual que accesa a las instalaciones del estacionamiento o de transporte terrestre en nuestros aeropuertos colombianos, no puede exceder un cierto límite establecido por las autoridades de la ciudad. No cobramos cuotas de estacionamiento en el aeropuerto de Corozal.

Seguridad Aeroportuaria

De conformidad con el contrato de concesión colombiano, Airplan es responsable por la seguridad en cada una de las terminales que componen a la concesión. Airplan también está obligada a coordinar con Aerocivil y con otras autoridades de seguridad, incluyendo la policía nacional, a efecto de adoptar procedimientos y medidas encaminadas a garantizar la seguridad de las instalaciones y de los usuarios de los aeropuertos.

Combustible

El contrato de concesión rige el acceso al combustible en nuestros aeropuertos colombianos y para los respectivos vehículos y aeronaves. El abastecimiento de combustible es un servicio que comprende parte de nuestros ingresos no regulados. Estamos obligados a garantizar el suministro de combustible a las aeronaves en nuestros aeropuertos colombianos, incluyendo facilitar el acceso entre los proveedores privados y terceros, pero no somos directamente responsables de suministrar el combustible. Las operaciones de abastecimiento de combustible en nuestros aeropuertos colombianos deben cumplir con ciertas regulaciones colombianas, incluyendo el Anexo 6 de la Organización Internacional Civil y Aeronáutica y su decreto 1521 de 1998 (*International Civil Aviation Organization and Decree 1521 of 1998*). No obstante, nuestro papel para facilitar el acceso al combustible, no estamos involucrados en las relaciones comerciales entre las aerolíneas y los terceros que suministran el combustible. Podemos designar a los abastecedores de combustible espacios en las instalaciones de nuestros aeropuertos a cambio de un pago mensual. Asimismo, podemos cobrarles a los abastecedores de combustibles una tarifa sobre el volumen de combustible suministrado a la aeronave. Tenemos contratos con los abastecedores de combustible Terpel y Energizar.

En caso que no sea factible llegar a un acuerdo con los actuales abastecedores de combustible del aeropuerto que corresponda, podríamos celebrar un contrato con algún tercero para que se encargue de operar el sistema de distribución de combustible. Conforme a ese tipo de contrato, el tercero operador nos realiza un pago mensual a cambio del espacio que le otorguemos en las instalaciones de nuestro aeropuerto. El tercero también debe pagar una tarifa sobre el volumen de combustible suministrado a las aeronaves.

Aerocivil establece los lineamientos y requisitos de seguridad respecto del abastecimiento de combustible en nuestros aeropuertos colombianos.

Nuestros Aeropuertos Colombianos.

En el 2021, nuestros aeropuertos colombianos atendieron a un total de 10.5 millones de pasajeros, excluyendo pasajeros en escala y aviones privados. En el 2021, el Aeropuerto Internacional José María Córdova representó el 74.6% de nuestro tráfico de pasajeros y el 83.3% de nuestros ingresos, en cada caso, de nuestros aeropuertos colombianos.

El Aeropuerto Internacional José María Córdova en Rionegro y el Aeropuerto Enrique Olaya Herrera en Medellín están designados como aeropuertos internacionales conforme a la regulación aeronáutica colombiana, lo que indica que están equipados para recibir vuelos internacionales y cuentan con instalaciones para aduana e inmigración.

Aeropuerto Internacional José María Córdova.

El Aeropuerto Internacional José María Córdova es el segundo aeropuerto con el mayor tráfico de pasajeros en Colombia. El aeropuerto está ubicado en Rionegro, aproximadamente a 30 minutos de Medellín. A partir del 31 de diciembre de 2021, Medellín cuenta con una población de aproximadamente 2.6 millones de personas, y está ubicada en el valle montañoso del departamento de Antioquia. La ciudad es un centro urbano que alberga a varios negocios, museos, universidades y parques. En adición, Medellín es anfitrión de un festival anual de flores que atrae a visitantes.

Bogotá, Cartagena, Santa Marta, San Andrés, Cali, Miami, Tocumen, Barranquilla, Montería, Fort Lauderdale y la Ciudad de México, son los puntos de origen y destino más importantes del aeropuerto. Durante el 2021, aproximadamente 7.9 millones de pasajeros viajaron a través del Aeropuerto Internacional José María Córdova, incluyendo 1.5 millones de pasajeros internacionales y 6.3 millones de pasajeros nacionales.

El siguiente cuadro refleja el número de pasajeros internacionales (excluyendo a pasajeros en tránsito o pasajeros de aviones privados) en el Aeropuerto Internacional José María Córdova por el origen o destino del vuelo.

Tráfico internacional de pasajeros			
Año concluido el 31 de diciembre de			
	2019	2020	2021
	(en miles)		
Ciudad:			
Ciudad de Panamá	552.5	165.9	367.8
Miami	336.9	153.9	448.0
Fort Lauderdale	202.3	91.6	175.6
Madrid	183.6	47.6	38.4
Lima	153.0	33.1	41.3
Ciudad de México	151.0	47.9	108.2
Otros	241.4	50.1	366.6
Total	1,820.7	590.1	1,545.9

El siguiente cuadro refleja el número de pasajeros nacionales en Colombia (excluyendo a pasajeros en tránsito o pasajeros de aviones privados) que viajaron a través del Aeropuerto Internacional José María Córdova por el origen o destino del vuelo.

Tráfico local de pasajeros			
Año concluido el 31 de diciembre de			
	2019	2020	2021
	(en miles)		
Ciudad:			
Bogotá	4,501.8	1,436.5	2,887.4
Cartagena	922.3	285.9	781.8
Cali	428.2	196.7	520.5
San Andrés	388.1	124.1	538.1
Barranquilla	368.8	159.8	331.9
Santa Marta	521.5	182.6	620.2
Otros	278.7	96.3	629.1
Total	7,409.4	2,481.9	6,309.0

Las instalaciones del aeropuerto incluyen el espacio para las operaciones de carga. Estos espacios podrían ser operados por terceros. El Aeropuerto Internacional José María Córdova tiene actualmente una pista, con una longitud de 3,440 metros. El Aeropuerto Internacional José María Córdova fue construido en 1985 y actualmente cuenta con dos terminales (terminales de carga y de pasajeros).

En el Aeropuerto Internacional José María Córdova actualmente se encuentran operando 331 negocios comerciales.

Aeropuerto Enrique Olaya Herrera.

El Aeropuerto Enrique Olaya Herrera atiende también a la ciudad de Medellín y fue el principal aeropuerto de la ciudad hasta que se inauguró el Aeropuerto Internacional de José María Córdova en 1985. El aeropuerto se encuentra convenientemente ubicado dentro de los confines de la ciudad de Medellín y atiende vuelos nacionales a ciudades como Bogotá, Bucaramanga y Pereira. Los principales puntos de origen y destino del aeropuerto son Quibdó, Apartadó, Pereira, Montería, Bogotá y Cali. En el 2021 aproximadamente 1 millón de pasajeros viajaron a través del Aeropuerto Enrique Olaya Herrera.

El siguiente cuadro refleja el número de pasajeros nacionales en Colombia (excluyendo a pasajeros en tránsito o pasajeros de aviones privados) que viajaron a través del Aeropuerto Enrique Olaya Herrera por el origen o destino del vuelo.

Tráfico Nacional de Pasajeros			
Año concluido el 31 de diciembre de			
	2019	2020	2021
	(en miles)		
Ciudad:			
Quibdó	231.8	96.2	195.3
Apartadó	190.5	77.0	188.6
Bogotá	113.7	39.6	56.9
Montería	103.6	43.4	61.7
Pereira	107.9	41.0	98.1
Bucaramanga	64.6	23.3	39.4
Corozal	29.9	9.5	15.5
Manizales	52.3	17.7	40.0
Otros	201.0	116.9	313.3
Total	1,095.3	464.6	1,008.8

Las instalaciones del aeropuerto incluyen el espacio para las operaciones de carga. Estos espacios podrían ser operados por terceros. El aeropuerto cuenta con una pista, con una longitud de 1,800 metros. El Aeropuerto Enrique Olaya Herrera fue construido en 1932.

En el Aeropuerto Enrique Olaya Herrera actualmente se encuentran operando 180 negocios comerciales.

Aeropuerto Los Garzones.

El Aeropuerto Los Garzones atiende a la ciudad de Montería, Colombia. La ciudad de Montería se encuentra ubicada en la región norte de Colombia y al 31 de diciembre de 2021, cuenta con una población de 505,000. La ciudad se encuentra ubicada a aproximadamente 30 millas del mar del Caribe y tiene un puerto terrestre conectado al mar del Caribe por el Río Sinú. Durante el 2021, viajaron 1.1 millones de pasajeros a través del Aeropuerto Los Garzones, incluyendo únicamente a pasajeros nacionales en Colombia. Los principales puntos de origen y destino del aeropuerto son Bogotá y Medellín. El aeropuerto atiende a vuelos nacionales a ciudades como Bogotá, Rionegro, Medellín, Barranquilla y Cali.

El siguiente cuadro refleja el número de pasajeros nacionales en Colombia (excluyendo a pasajeros en tránsito o pasajeros de aviones privados) que viajaron a través del Aeropuerto Los Garzones por el origen o destino del vuelo.

Tráfico Nacional de Pasajeros			
Año concluido el 31 de diciembre de			
	2019	2020	2021
	(en miles)		
Ciudad:			
Bogotá	705.1	289.8	746.1
Medellín	285.7	121.2	348.6
Barranquilla	29.7	5.1	3.7
Otros	7.8	1.9	0.00
Total	1,028.3	418.0	1,098.4

Las instalaciones del aeropuerto incluyen espacios para las operaciones de carga. Estos espacios podrían ser operados por terceros. El aeropuerto cuenta con una pista, con una longitud de 2,298 metros. El Aeropuerto Los Garzones fue construido en 1974.

En el Aeropuerto Los Garzones actualmente se encuentran operando 59 negocios comerciales.

Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt.

El Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt atiende a la ciudad de Carepa, Colombia. Al 31 de diciembre de 2021, la ciudad de Carepa cuenta con una población de 57,484. Durante el 2021, viajaron 224,100 pasajeros a través del Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt. El principal punto de origen y destino del aeropuerto es Medellín. El aeropuerto atiende a vuelos nacionales a ciudades tales como Bogotá, Medellín y Quibdó.

El siguiente cuadro refleja el número de pasajeros nacionales en Colombia (excluyendo a pasajeros en tránsito o pasajeros de aviones privados) que viajaron a través del Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt por el origen o destino del vuelo.

	Tráfico Nacional de Pasajeros		
	Año concluido el 31 de diciembre de		
	2019	2020	2021
	(en miles)		
Ciudad:			
Medellín	204.4	82.2	207.8
Bogotá	17.5	6.5	14.9
Quibdó	4.7	1.0	1.4
Otros	0.3	0.5	0.00
Total	226.9	90.2	224.1

Las instalaciones del aeropuerto incluyen espacios para las operaciones de carga. Estos espacios podrían ser operados por terceros. El aeropuerto cuenta con una pista, con una longitud de 1,964 metros. El Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt fue construido en 1989.

En el Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt actualmente se encuentran operando 24 negocios comerciales.

Aeropuerto El Caraño.

El Aeropuerto El Caraño atiende a la ciudad de Quibdó, Colombia, ubicada en el Río Atrato en la región occidental del país. Al 31 de diciembre de 2021, la ciudad de Quibdó cuenta con una población de 97,714. Durante el 2021, viajaron 302,911 pasajeros a través del Aeropuerto El Caraño. Los principales puntos de origen y destino del aeropuerto son Medellín y Bogotá. El aeropuerto atiende a vuelos nacionales a ciudades tales como Medellín, Bogotá y Cali.

El siguiente cuadro refleja el número de pasajeros nacionales en Colombia (excluyendo a pasajeros en tránsito o pasajeros de aviones privados) que viajaron a través del Aeropuerto El Caraño por el origen o destino del vuelo.

Tráfico Nacional de Pasajeros			
Año concluido el 31 de diciembre de			
	2019	2020	2021
	(en miles)		
Ciudad:			
Medellín	241.8	100.5	205.6
Bogotá	82.1	23.8	45.2
Cali	22.6	6.8	9.9
Bahía Solano	20.2	9.6	19.4
Otros	17.8	8.2	22.8
Total	384.5	148.9	302.9

Las instalaciones del aeropuerto incluyen espacios para las operaciones de carga. Estos espacios podrían ser operados por terceros. El aeropuerto cuenta con una pista, con una longitud de 1,800 metros. El Aeropuerto El Caraño fue construido en 1957.

En el Aeropuerto El Caraño actualmente se encuentran operando 34 negocios comerciales.

Aeropuerto Las Brujas.

El Aeropuerto Las Brujas atiende a la ciudad de Corozal, Colombia. Al 31 de diciembre de 2021, la ciudad de Corozal tiene una población de 57,300. Durante el 2021, viajaron 41,077 pasajeros a través del Aeropuerto Las Brujas. El principal punto de origen y destino del aeropuerto es Bogotá. El aeropuerto atiende a vuelos nacionales a ciudades tales como Bogotá y Medellín.

El siguiente cuadro refleja el número de pasajeros nacionales en Colombia (excluyendo a pasajeros en tránsito o pasajeros de aviones privados) que viajaron a través del Aeropuerto Las Brujas por el origen o destino del vuelo.

Tráfico Nacional de Pasajeros			
Año concluido el 31 de diciembre de			
	2019	2020	2021
	(en miles)		
Ciudad:			
Bogotá	57.0	12.0	25.8
Medellín	30.0	9.4	15.3
Otros	---	0.3	---
Total	87.0	21.7	41.1

Las instalaciones del aeropuerto incluyen espacios para las operaciones de carga. Estos espacios podrían ser operados por terceros. El aeropuerto cuenta con una pista, con una longitud de 1,800 metros. El Aeropuerto Las Brujas fue construido en 1939.

En el Aeropuerto Las Brujas actualmente se encuentran operando 16 negocios comerciales.

Principales Clientes de Tráfico Aéreo en nuestros Aeropuertos Colombianos.

Al 31 de diciembre del 2021, 11 aerolíneas internacionales y 6 aerolíneas colombianas operaban vuelos en nuestros seis aeropuertos colombianos.

Avianca es la aerolínea colombiana que opera más vuelos en nuestros aeropuertos colombianos. Entre las aerolíneas extranjeras, COPA y American Airlines operan el mayor número de vuelos desde y hacia nuestros aeropuertos colombianos.

El siguiente cuadro presenta las principales aerolíneas que operan en nuestros aeropuertos colombianos con base en el porcentaje de los ingresos que representaron en el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2021

Principales Clientes de Tráfico Aéreo en Nuestros Aeropuertos Colombianos

Cliente	Porcentaje de Ingresos de ASUR en Colombia		
	Año concluido el 31 de diciembre de		
	2019	2020	2021
Aerovías del Continente Americano (AVIANCA)	25.4%	19.7%	16.4%
AeroRepública, S.A. (COPA Airlines)	17.4%	15.1%	13.2%
Fast Colombia, SAS (Viva Colombia)	11.1%	15.0%	17.1%
Aerovías de Integración Regional, S.A. (LATAM)	7.6%	7.5%	8.9%
American Airlines, Inc.	5.2%	6.9%	12.2%
Empresa Aérea de Servicios y Facilitación Logística Integral (EASYFLY)	4.4%	5.3%	4.2%
Spirit Airlines, Inc.	4.2%	6.7%	7.1%
Satena	2.6%	2.8%	2.2%
Jet Blue Airways Corporation	2.7%	2.4%	3.0%
Otros	19.4%	18.6%	15.7%
	100.0%	100.0%	100.0%

El brote de COVID-19 comenzó en diciembre del 2019, y desde marzo del 2020 ha causado una reducción significativa en el tráfico de pasajeros. Durante el segundo, tercer y cuarto trimestre del 2020, nuestro tráfico de pasajeros se redujo en un 83.4% en relación al mismo periodo del 2019. Durante el 2021, nuestro tráfico de pasajeros en Colombia aumentó un 149.8% en comparación con el 2020.

Estacionalidad

Nuestro negocio está sujeto a fluctuaciones estacionales. En general, la demanda de vuelos en Colombia, típicamente es mayor durante diciembre, enero y julio. Nuestros resultados de operación, de manera general, reflejan esa estacionalidad pero también se ven impactados por varios factores adicionales que no necesariamente son efecto de la estacionalidad, incluyendo las condiciones económicas, la amenaza de violencia o guerra, condiciones meteorológicas y demoras en el tráfico aéreo.

Competencia

Nuestra principal competencia son otros destinos en Colombia y Latinoamérica. Consideramos que los principales competidores del Aeropuerto Internacional José María Córdova en Rionegro son Bogotá y Cartagena, así como otros destinos en Latinoamérica, tales como la ciudad de Panamá y Lima.

MARCO REGULATORIO EN MÉXICO

Legislación Aplicable en México.

A continuación mencionamos las principales leyes, reglamentos y disposiciones que regulan nuestro negocio y la operación de nuestros aeropuertos mexicanos:

- Ley General de Sociedades Mercantiles, promulgada el 4 de agosto de 1934,
- Ley de Vías Generales de Comunicación, promulgada el 19 de febrero de 1940,
- Ley Federal del Trabajo, promulgada el 1 de abril de 1970,
- Ley del Impuesto al Valor Agregado, promulgada el 29 de diciembre de 1978,
- Ley Federal de Derechos, promulgada el 31 de diciembre de 1981,
- Ley de Aviación Civil, promulgada el 12 de mayo de 1995,
- Reglamento de la Ley de Aviación Civil, promulgado el 7 de diciembre de 1998,
- Ley Aduanera, promulgada el 15 de diciembre de 1995,
- Ley del Seguro Social, promulgada el 21 de diciembre de 1995,
- Ley de Aeropuertos, promulgada el 22 de diciembre de 1995,
- Las concesiones que autorizan a nuestras subsidiarias concesionarias a operar nuestros nueve aeropuertos, las cuales fueron otorgadas en 1998 y modificadas en 1999,
- Reglamento de la Ley de Aeropuertos, promulgado el 17 de febrero de 2000,
- Ley General de Bienes Nacionales, promulgada el 20 mayo de 2004,
- Ley del Mercado de Valores, promulgada el 30 de diciembre de 2005,
- Ley del Impuesto sobre la Renta, promulgada el 11 de diciembre de 2013,
- Ley Federal de Competencia Económica, promulgada el 23 de mayo de 2014, y
- Ley de Seguridad Social, promulgada el 21 de diciembre de 1995.

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

En términos de la Ley de Aeropuertos, se requiere una concesión otorgada por la SICT para la construcción, operación, mantenimiento o desarrollo de un aeropuerto de servicio público en México. Una concesión generalmente debe otorgarse a través de un proceso de licitación pública, excepto en el caso de: (i) concesiones otorgadas a (a) entidades consideradas parte de la administración pública federal así definidas

bajo la ley mexicana; y (b) empresas privadas cuyo principal accionista pueda ser un gobierno estatal o municipal; (ii) concesiones otorgadas a operadores de aeropuertos privados (que hayan operado en forma privada por cinco años o más) que deseen operar sus instalaciones como aeropuertos de servicio público; y (iii) concesiones complementarias otorgadas a concesionarios existentes. Las concesiones complementarias sólo pueden otorgarse bajo ciertas circunstancias limitadas, tales como aquellas en que se demuestre, entre otras cosas, que el otorgamiento de la concesión complementaria es necesario para satisfacer la demanda de los pasajeros. En 1998, la SICT, entre otras, otorgó nueve concesiones para operar, dar mantenimiento y desarrollar los nueve aeropuertos principales en la región sureste de México a nuestras subsidiarias. Debido a que en el momento en que se otorgaron las concesiones a nuestras subsidiarias concesionarias estas eran consideradas entidades de participación estatal mayoritaria, las concesiones se otorgaron sin un proceso de licitación pública. Cada una de nuestras concesiones fue modificada íntegramente el 19 de marzo de 1999 para, entre otras cosas, incorporar la regulación tarifaria de cada aeropuerto y otros términos como parte de la concesión.

La Ley General de Bienes Nacionales, entre otros aspectos, regula el régimen de concesiones sobre bienes inmuebles del dominio público, como es el caso de los aeropuertos que operamos, que en forma específica continúan regulados por la Ley de Aeropuertos. La Ley General de Bienes Nacionales establece que los concesionarios de bienes del dominio público deberán pagar las contribuciones inmobiliarias que correspondan a los que utilicen inmuebles sujetos al dominio público de la federación con fines administrativos o con propósitos distintos a los de su objeto público. Asimismo, señala dicha Ley una causal de revocación consistente en la falta de pago de contribuciones fiscales incluyendo las antes mencionadas.

El 17 de febrero de 2000, se publicó el Reglamento de la Ley de Aeropuertos. Aun cuando creemos que estamos cumpliendo con las principales obligaciones establecidas por la Ley de Aeropuertos y el Reglamento de la Ley de Aeropuertos, podríamos encontrarnos incumpliendo con algunas de las obligaciones establecidas en dichos ordenamientos. Estos incumplimientos podrían resultar en multas o sanciones impuestas por la SICT y se encuentran dentro de los incumplimientos que podrían resultar en la revocación de una concesión en caso de que los concesionarios hayan sido sancionados en tres o más ocasiones por el mismo incumplimiento.

El 23 de mayo de 2014, fue promulgada la LFCE. La LFCE otorga facultades amplias a la COFECE, incluyendo las facultades de investigar y regular la prestación de servicios esenciales, investigar y eliminar las barreras a la competencia y libre concurrencia y ordenar la desincorporación de activos. La LFCE también establece cambios importantes en relación con concentraciones y conductas anticompetitivas, incrementa las responsabilidades que podrán imponerse a causa del incumplimiento a la ley, incrementa el monto de las multas que pueden ser impuestas por violaciones a la misma y limita los recursos legales que se pueden interponer en contra de la aplicación de la ley, ya que las decisiones de la COFECE solo pueden ser impugnadas a través de un amparo indirecto.

Si la COFECE determina que cierto servicio o producto es un insumo esencial, tiene la facultad de regular las condiciones de acceso, precios, tarifas o condiciones técnicas de o en relación con el servicio o producto correspondiente. La COFECE ha determinado previamente que ciertos elementos de la infraestructura del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, podrían ser considerados como servicios esenciales. A la fecha de presentación del presente Reporte, la COFECE no ha realizado determinación alguna sobre si los servicios que prestamos en nuestros aeropuertos mexicanos se consideran insumos esenciales.

El 26 de enero de 2015 se publicó y promulgó una reforma a la Ley de Aeropuertos. Entre otros aspectos, la reforma incluye disposiciones que pretenden generar un mercado competitivo para los prestadores de servicios complementarios. Para tales fines, la reforma establece que un concesionario no puede limitar el número de prestadores servicios complementarios en su aeropuerto, excepto por razones de disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y/o seguridad. En caso de que un concesionario niegue la entrada a un prestador de servicios complementarios, dicho prestador de servicios puede inconformarse ante la SICT.

Asimismo, el 8 de junio de 2016, se publicó y promulgó una reforma Ley de Aeropuertos, en la cual se adicionaron disposiciones en relación con el otorgamiento de los títulos de concesión o la resolución de las prórrogas de las mismas, estableciendo requisitos que la SICT deberá realizar ante la SHCP en caso que se utilicen recursos públicos como parte del financiamiento de un proyecto aeroportuario.

El 26 de octubre de 2021, el Congreso mexicano, aprobó la reforma fiscal, que modifica varias disposiciones de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, Ley del Impuesto al Valor Agregado, Ley del Impuesto Especial y el Código Fiscal de la Federación, la mayoría de las cuales entraron en vigor el 1 de enero de 2022. Algunos de los cambios más relevantes están relacionados con algunas excepciones aplicables a las operaciones de financiamiento internacional entre partes vinculadas, tales como la excepción de las restricciones para la deducibilidad por aplicable a las tasas de retención reducidas. Dado que no realizamos operaciones de financiamiento entre partes vinculadas, no prevemos que estas reformas fiscales afecten nuestros resultados financieros.

El 21 de enero de 2022, el Reglamento de la Ley de Aviación Civil introdujo requisitos y condiciones adicionales a los prestadores de servicios aéreos en general, incluyendo una obligación a los concesionarios de aeródromos civiles tales como ASUR, para establecer un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (“SMS”), para identificar, analizar, evaluar, controlar y reducir los riesgos en la prestación del servicio de transporte aéreo. EL SMS será instrumentado mediante una plataforma electrónica a ser creada por las autoridades aeronáuticas de México correspondientes, y su uso será regido por un manual a ser establecido por las autoridades aeronáuticas de México. Los prestadores de servicios aéreos como ASUR deben proporcionar en la SMS toda la información relevante para ser analizada, compilada y publicada por las autoridades aeronáuticas de México. No prevemos que estos cambios afectarán de manera adversa a nuestro negocio, resultados de operación, panorama o condición financiera.

Reformas relevantes en materia laboral durante el 2021.

En un intento por regular el trabajo desde casa, a raíz de la pandemia del COVID-19, a principios de enero de 2021 se reformó la Ley Federal del Trabajo para incorporar la modalidad de teletrabajo. De acuerdo con esta reforma, el empleado que desarrolle más del 40% de sus actividades laborales a distancia, en lugares distintos al centro de trabajo, con el uso de las tecnologías de la información y la comunicación, será considerado como “teletrabajador” y tienen derecho a ciertas prestaciones. Como consecuencia, la reforma estableció las siguientes obligaciones para los patrones, (i) la entrega de las herramientas de trabajo necesarias para el teletrabajo como equipos informáticos, sillas ergonómicas e impresoras, entre otros; (ii) el pago de los gastos derivados del teletrabajo, incluyendo, los servicios de internet y la parte proporcional de la electricidad; (iii) la implementación de mecanismos en materia de protección de datos, y (iv) garantizar el derecho del empleado a desconectarse. En virtud de estas reformas, se podría considerar que cierto personal administrativo de la Compañía podría estar sujeto a la modalidad de teletrabajo.

El 23 de abril de 2021, el Congreso de la Unión promulgó la Reforma de Subcontratación Laboral. La reforma permite la subcontratación de servicios especializados y de servicios compartidos entre empresas pertenecientes a un mismo grupo empresarial, siempre que dichos servicios no formen parte del objeto social y de la actividad económica preponderante del beneficiario, y que el contratista obtenga su inscripción ante el Registro de Prestadores de Servicios Especializados de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

Las reformas a la Ley del Seguro Social y a la Ley del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores incluyen obligaciones de información para los prestadores de servicios, quienes deben entregar informes trimestrales a las instituciones de seguridad social sobre los contratos de servicios especializados celebrados durante el periodo respectivo.

Las multas por el incumplimiento de las nuevas disposiciones pueden alcanzar hasta \$4.8 millones de Pesos por cada trabajador afectado. No podemos garantizar que estos cambios no afectarán nuestro negocio, resultados de operación y condición financiera.

Papel que desempeña la SICT.

La SICT es el principal regulador de aeropuertos en México y tiene la facultad otorgada por la Ley de Aeropuertos para desempeñar las siguientes funciones:

- Otorgar, modificar y revocar concesiones para la operación de aeropuertos,
- Establecer reglas de tráfico aéreo respecto a los honorarios de despegue y aterrizaje a través de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano ("SENEAM"),
- Tomar todas las acciones necesarias para crear un mercado eficiente, competitivo y no discriminatorio para servicios relacionados con los aeropuertos,
- Aprobar cualquier transacción o transacciones que puedan resultar directa o indirectamente en un cambio del control de un concesionario,
- Aprobar los programas maestros de desarrollo preparados por cada concesionario cada cinco años,
- Determinar las tarifas máximas de cada aeropuerto,
- Aprobar cualquier acuerdo entre un concesionario y un tercero que preste servicios complementarios en su aeropuerto,
- Establecer normas básicas de seguridad,
- Supervisar las instalaciones aeroportuarias para determinar el cumplimiento de la Ley de Aeropuertos y de otras leyes, y los términos de las concesiones, e
- Imponer sanciones por omisión a la observancia y aplicación de las disposiciones de la Ley de Aeropuertos, el Reglamento de la Ley de Aeropuertos y las concesiones.

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

Alcance de las Concesiones Mexicanas y Obligaciones Generales de los Concesionarios.

En términos de la Ley de Aeropuertos, cada una de las concesiones de nuestras subsidiarias tiene un plazo inicial de cincuenta años a partir del 1 de noviembre de 1998. Este plazo inicial de cada una de nuestras concesiones mexicanas puede ser prorrogada en una o más ocasiones hasta por un plazo que en total no exceda de cincuenta años adicionales, sujeto a que la subsidiaria concesionaria acepte cualquier nueva condición impuesta por la SICT y a que se cumpla con los términos de su concesión.

Para la resolución de las prórrogas de una concesión, la SICT deberá obtener la opinión favorable de la SHCP, la cual analizará la rentabilidad de cada uno de los aeropuertos junto con los costos y beneficios de prorrogar una concesión. Dicho análisis compara los ingresos monetarios susceptibles de ser generados por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes de dominio público y servicios públicos concesionados, sujeto a las concesiones relevantes con respecto a los costos asociados. La SHCP deberá emitir una resolución sobre la rentabilidad económica de cada aeropuerto dentro de los 30 días siguientes a que haya recibido la totalidad de la información relevante de parte de la SICT. En caso que la SHCP no emita su resolución dentro del plazo de 30 días, se entenderá emitida en sentido afirmativo. Adicionalmente, conjuntamente con el análisis de rentabilidad económica, la SICT presentará a la SHCP una propuesta respecto de la contraprestación que el concesionario deberá cubrir por concepto de la prórroga de la concesión.

Las concesiones mexicanas cuyos titulares son nuestras subsidiarias concesionarias permiten durante el plazo de la concesión: (i) operar, mantener y desarrollar su aeropuerto y llevar a cabo los trabajos de construcción necesarios para proporcionar servicios aeroportuarios complementarios y comerciales como se establece en la Ley de Aeropuertos y el Reglamento de la Ley de Aeropuertos; y (ii) usar y explotar los bienes que conforman el aeropuerto concesionado (que consisten en los bienes inmuebles del aeropuerto y sus mejoras, pero excluyen los bienes relacionados con el suministro y almacenamiento de combustible). Estos activos son bienes del dominio público sujetos a la Ley General de Bienes Nacionales. Al término de la concesión, estos bienes se revierten automáticamente al gobierno federal sin costo alguno.

Sustancialmente todos los contratos celebrados por ASA con respecto a cada uno de nuestros aeropuertos fueron cedidos a la subsidiaria concesionaria correspondiente de cada aeropuerto. Como parte de esta cesión, cada subsidiaria concesionada acordó indemnizar a ASA por cualquier pérdida en la que ASA incurra como consecuencia del incumplimiento de la subsidiaria concesionaria de sus obligaciones contempladas bajo cada contrato cedido.

En términos de la Ley Federal de Derechos, cada una de nuestras subsidiarias concesionarias requiere pagar al gobierno federal un derecho de uso de activos concesionados calculado con base en los ingresos regulados brutos anuales obtenidos por el uso, de bienes del dominio público, en términos de su concesión. Actualmente este derecho es del 5.0% y puede ser revisado anualmente por el Congreso de la Unión. Nuestras concesiones mexicanas establecen que podemos solicitar la modificación de las tarifas máximas si hay un cambio en el monto de este derecho.

Los concesionarios de aeródromos de servicio al público, deberán obtener una "certificación de aeropuertos" de conformidad con la Ley de Aeropuertos y su reglamento, así como en términos de las disposiciones nacionales e internacionales aplicables a esta materia.

Se requiere que la seguridad en los aeropuertos sea proporcionada por las subsidiarias concesionarias mexicanas. Si se encuentra en peligro el orden público o la seguridad nacional, las autoridades federales competentes están autorizadas para actuar en protección de la seguridad de las aeronaves, pasajeros, carga, correo, instalaciones y equipo.

Cada subsidiaria concesionaria mexicana y cualquier tercero que preste servicios en un aeropuerto, requiere contar con seguros específicos en montos y cobertura que abarquen riesgos específicos, tales como daños a

personas y a propiedades en los aeropuertos, en cada caso según lo especificado por la SICT. Actualmente, la SICT no ha especificado los montos requeridos para las coberturas de seguros. No podemos asegurar que una vez definidos los montos, no estaremos obligados a contratar seguros adicionales.

Nosotros y nuestras subsidiarias concesionarias mexicanas somos conjunta y solidariamente responsables ante la SICT del cumplimiento de todas las obligaciones contenidas en las concesiones de las que son titulares nuestras subsidiarias. Cada una de nuestras subsidiarias concesionarias es responsable del cumplimiento de las obligaciones establecidas en las concesiones, incluyendo las obligaciones derivadas de contratos con terceros, así como de cualesquier daños a los bienes del dominio público causados por ellas y por terceros usuarios del aeropuerto. En caso de incumplimiento de una concesión, la SICT está facultada para revocar todas las concesiones mexicanas de las que son titulares nuestras subsidiarias.

Las acciones de una subsidiaria concesionaria mexicana y los derechos derivados de la concesión pueden ser gravados únicamente con la aprobación de la SICT. Ningún contrato que establezca la constitución de gravámenes no aprobados por la SICT otorgará el carácter de concesionario al acreedor bajo ninguna circunstancia.

Ninguna subsidiaria concesionaria mexicana puede ceder los derechos u obligaciones derivados de la concesión sin la autorización de la SICT. La SICT está facultada para autorizar una cesión, siempre y cuando los cesionarios satisfagan los requisitos para ser concesionario en términos de la Ley de Aeropuertos, acepten cumplir con las obligaciones de la concesión correspondiente y estén de acuerdo con cualquier otra condición que la SICT puede establecer.

Clasificación de los Servicios Prestados en Aeropuertos Mexicanos.

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

Servicios Aeroportuarios. Los servicios aeroportuarios sólo pueden ser prestados por el concesionario o por un tercero que ha celebrado un contrato con dicho concesionario para proporcionar estos servicios. Estos servicios incluyen:

- El uso de las pistas, calles de rodaje y plataformas para aterrizajes, estacionamientos y despegues de aeronaves.
- El uso de hangares, abordadores, autobuses e instalaciones para el estacionamiento de automóviles.
- La prestación de servicios de seguridad, servicios de rescate y extinción de incendios, control de tráfico en tierra, iluminación y ayudas visuales.
- El uso general del espacio de la terminal y otra infraestructura por las aeronaves y por los pasajeros y carga.
- El acceso al aeropuerto a terceros que proporcionan servicios complementarios (según se definen en la Ley de Aeropuertos) y terceros que prestan servicio de transportación terrestre (tales como taxis).

Servicios Complementarios. Los servicios complementarios pueden ser prestados por una aerolínea, por el operador aeroportuario o por un tercero bajo contrato con la aerolínea o el operador aeroportuario. Estos servicios incluyen:

- Servicios de rampa y manejo de equipaje.

- Documentación de pasajeros.
- Servicios de seguridad a las aeronaves, avituallamiento, limpieza, mantenimiento, reparación y suministro de combustible y actividades relacionadas que proporcionan servicio a los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo.

Servicios Comerciales. Los servicios comerciales incluyen servicios que no son considerados esenciales para la operación de un aeropuerto o aeronave e incluyen:

- El arrendamiento de espacio a comerciantes, restaurantes y bancos.
- Publicidad

Los terceros que presten servicios aeroportuarios, complementarios o comerciales deben hacerlo conforme a un contrato por escrito con el concesionario correspondiente. Todos los contratos relativos a servicios aeroportuarios o complementarios deben ser aprobados por la SICT. La Ley de Aeropuertos establece que el concesionario es solidariamente responsable con estos terceros del cumplimiento de las condiciones establecidas en su concesión correspondiente, en relación con los servicios que estos terceros proporcionen. De conformidad con la legislación en vigor, todos los terceros prestadores de servicios complementarios deberán ser empresas constituidas como sociedades mercantiles mexicanas.

Los servicios aeroportuarios y complementarios deben ser proporcionados a todos los usuarios en forma uniforme y regular, sin discriminación en cuanto a calidad, accesibilidad y precio. Los concesionarios mexicanos deben proporcionar servicios aeroportuarios y complementarios con prioridad a aeronaves militares, aeronaves de soporte en caso de desastres y aeronaves para emergencias. Los servicios aeroportuarios y complementarios se requieren para proporcionarse, sin costo alguno a aeronaves militares y aeronaves que realicen actividades de seguridad nacional.

En casos de fuerza mayor la SICT puede imponer reglas adicionales en relación con la prestación de servicios en aeropuertos, pero sólo en la medida necesaria para resolver el caso de fuerza mayor. La Ley de Aeropuertos permite al administrador aeroportuario designado por un concesionario suspender la prestación de servicios aeroportuarios en casos de fuerza mayor.

También se requiere al concesionario mexicano adoptar todas las medidas necesarias para crear un mercado competitivo para los servicios complementarios. Un concesionario no puede limitar el número de prestadores de servicios complementarios en su aeropuerto. Si el número de prestadores de servicios complementarios debe ser limitado, salvo por razones de disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad. En caso de que se niegue la entrada a un prestador de servicios complementarios por parte de un concesionario, ésta puede inconformarse ante la SICT. La SICT determinará en un plazo de 60 días si se autoriza la entrada de la empresa proveedora de servicios complementarios y base fija de operaciones.

Programas Maestros de Desarrollo.

En términos de nuestras concesiones mexicanas, cada una de nuestras subsidiarias concesionarias debe presentar ante la SICT un programa maestro de desarrollo cada cinco años que describa, entre otras cosas, sus planes de mantenimiento y construcción.

Cada programa maestro de desarrollo comprende un periodo de 15 años e incluye compromisos de inversión respecto de la parte regulada de nuestro negocio (incluyendo ciertos gastos de capital y mejoras) para los cinco años siguientes, así como proyecciones de inversión respecto de la parte regulada de nuestro negocio (incluyendo ciertos gastos de capital y mejoras) respecto de los diez años restantes. Una vez aprobado el programa por la SICT, dichos compromisos de inversión se convierten en obligaciones a cargo de cada una de nuestras subsidiarias concesionarias. Las inversiones comprometidas son requisitos mínimos y nuestras inversiones de capital podrían exceder las inversiones comprometidas en cualquier periodo. La información que se tiene que presentar para la aprobación del plan maestro de desarrollo incluye:

- Crecimiento del aeropuerto y expectativas de desarrollo;
- Proyecciones de la demanda del tráfico aéreo (incluyendo pasajeros, carga y operaciones) para los siguientes 15 años;
- Programas de construcción, conservación, mantenimiento, expansión y modernización de infraestructura, instalaciones y equipo;
- Plan de inversión detallado de 5 años e inversiones mayores planeadas por los siguientes 10 años;
- Probables fuentes de financiamiento;
- Planes descriptivos del aeropuerto; y
- Medidas de protección al medio ambiente.

Las concesiones mexicanas requieren que el concesionario contrate consultores independientes para realizar encuestas entre los usuarios del aeropuerto con respecto a estándares de calidad actuales y previstos, y para preparar proyecciones del tráfico aéreo y requerimientos de inversión. El concesionario debe entregar un bosquejo 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 SICT antes de la expiración del término de cinco años. La SICT puede solicitar información adicional o su aclaración, así como también solicitar comentarios adicionales a los usuarios del aeropuerto.

Los cambios al plan maestro de desarrollo y al programa de inversión requieren de la aprobación de la SICT, excepto por reparaciones de emergencia y trabajos menores que no afecten contrariamente las operaciones del aeropuerto.

En junio de 2018, la SICT aprobó nuestros programas maestros de desarrollo actualizados vigentes. Dichos programas estarán vigentes desde el 1 de enero de 2019, hasta el 31 de diciembre de 2023.

En septiembre de 2020, la SICT aprobó el aplazamiento de \$2,292.4 millones de Pesos, de las inversiones previstas para los proyectos contenidos en los planes maestros de desarrollo autorizados para el año 2020 hasta el año 2021, debido a la emergencia sanitaria causada por el COVID-19.

El 29 de octubre de 2020, presentamos una solicitud a la SICT para la revisión extraordinaria de las tarifas máximas en México, lo cual fue aprobado el 7 de abril de 2021, y resultó en una disminución en las inversiones comprometidas y un incremento en las tarifas máximas mexicanas en el plan maestro de desarrollo para los años 2021 a 2023.

El siguiente cuadro presenta nuestras inversiones comprometidas para la parte regulada de nuestro negocio para cada aeropuerto mexicano de conformidad con nuestros programas maestros de desarrollo para los periodos indicados. A pesar de que nos hemos comprometido a invertir las cantidades indicadas en la tabla, las cantidades podrían resultar menores o mayores dependiendo del costo de cada proyecto.

Aeropuerto	Inversiones Comprometidas					Total
	Año concluido el 31 de diciembre de					
	2019	2020	2021	2022	2023	
	(millones de Pesos mexicanos constantes al 31 de diciembre de 2021) ⁽¹⁾					
.....	1,433.8 ⁽²⁾	2,043.5 ⁽²⁾	1,600.2 ⁽²⁾	979.1 ⁽²⁾	245.6 ⁽²⁾	6,302.2 ⁽²⁾
Cancún	42.5	77.7	128.7	76.7	26.9	352.5
Cozumel	242.4	115.9	87.9	106.0	101.0	653.2
Mérida	492.2	757.2	849.0	445.2	16.6	2,560.2
Minatitlán	43.1	29.2	59.2	20.9	9.7	162.1
Oaxaca	103.7	211.8	140.4	66.2	23.6	545.7
Tapachula	16.0	10.8	304.9	266.9	39.5	638.1
Veracruz	120.9	150.6	179.1	66.9	32.8	550.3
Villahermosa	137.5	146.2	184.0	40.7	31.9	540.3
Total	2,632.1	3,542.9	3,533.4	2,068.6	527.6	12,304.6

(1) Con base en el índice de precios a la construcción de conformidad con los términos de nuestro plan maestro de desarrollo.

(2) De forma previa al 31 de diciembre de 2021 invertimos un total de \$3,533.4 millones de Pesos (que están incluidos en los compromisos de inversión para el presente periodo, que se muestra arriba).

La siguiente tabla muestra nuestras inversiones comprometidas e indicativas para la parte regulada de nuestro negocio para cada aeropuerto mexicano de conformidad con los términos de nuestros programas maestros de desarrollo para los periodos presentados.

Aeropuerto	Inversiones Comprometidas	Indicativo de Inversiones	
	1 de enero de 2019 - 31 de diciembre de 2023	1 de enero de 2024 - 31 de diciembre de 2028	1 de enero de 2029 - 31 de diciembre de 2033
	(millones de Pesos mexicanos constantes al 31 de diciembre de 2021) ⁽¹⁾		
Cancún	6,302.3 ⁽²⁾	6,669.5	5,314.1
Cozumel	352.4	447.2	256.0
Huatulco	653.2	457.5	234.8
Mérida	2,560.1	737.7	547.4
Minatitlán	162.2	277.7	98.7
Oaxaca	545.7	886.7	185.3
Tapachula	638.1	156.7	174.6
Veracruz	550.4	411.8	531.4
Villahermosa	540.3	372.6	506.9
Total	12,304.6	10,417.4	7,849.2

(1) Con base en el índice de precios a la construcción de conformidad con los términos de nuestro plan maestro de desarrollo.

(2) Al 31 de diciembre de 2021, hemos invertido \$3,533.4 millones de Pesos (que están incluidos en los compromisos de inversión del periodo que se muestra arriba).

Regulación Tarifaria.

La Ley de Aeropuertos establece que la SICT podrá imponer bases de regulación tarifaria para aquellos servicios respecto de los cuales la COFECE determine la inexistencia de un mercado competitivo. El 9 de marzo de 1999 la COFECE emitió una resolución en la cual determinó que los mercados competitivos generalmente no existen para los servicios aeroportuarios y el acceso a los aeropuertos proporcionados a terceros que prestan servicios complementarios. Esta resolución autorizó a la SICT para establecer bases que rijan los precios que pueden cobrarse por servicios aeroportuarios y las tarifas de acceso que pueden ser cobradas a los prestadores de servicios complementarios en nuestros aeropuertos. El 19 de marzo de 1999 se emitieron las Bases de Regulación Tarifaria, las cuales fueron incorporadas dentro de los términos de cada una de nuestras concesiones mexicanas. Las Bases de Regulación Tarifaria, las cuales entraron en vigor el 1º de mayo de 1999, establecen las tarifas máximas anuales para cada una de nuestros Aeropuertos concesionados, las cuales son la máxima cantidad de ingresos por unidad de tráfico (un pasajero ó 100 kilogramos de carga) en un año determinado, que el concesionario podrá obtener en sus aeropuertos por todas las fuentes de ingreso reguladas. El 23 de mayo de 2014 se promulgó la LFCE. La LFCE otorga facultades amplias a la COFECE, incluyendo las facultades de investigar y regular la prestación de servicios esenciales, investigar y eliminar las barreras a la competencia y libre concurrencia y ordenar la desincorporación de activos. La LFCE también establece cambios importantes en relación con concentraciones y conductas anticompetitivas, incrementa las responsabilidades que podrán imponerse a causa del incumplimiento de la ley, incrementa el monto de las multas que pueden ser impuestas por violaciones a la misma y limita los recursos legales que se pueden interponer en contra de la aplicación de la ley, ya que las decisiones de la COFECE solo pueden ser impugnadas a través de un amparo indirecto.

Ingresos Regulados.

La regulación tarifaria establece un sistema de regulación bajo el cual ciertos de nuestros ingresos, tales como las cuotas a pasajeros en México, cuotas por aterrizaje, cuotas por estacionamiento de aeronaves y tarifas de acceso a prestadores de servicios complementarios en nuestros aeropuertos están regulados, mientras que los ingresos que recibimos de nuestras actividades comerciales en las terminales de nuestros aeropuertos mexicanos, tales como el arrendamiento de espacio a tiendas libres de impuestos, comercios, restaurantes, agencias de renta de autos y bancos no están regulados.

La regulación tarifaria prevé que las siguientes fuentes de ingreso están reguladas de acuerdo con este sistema:

- Ingresos por servicios aeroportuarios (según se definen en la Ley de Aeropuertos), distintos al estacionamiento de automóviles, y
- Tarifas de acceso cobradas a terceros que presten servicios complementarios, distintas de aquellas relacionadas con el establecimiento de oficinas administrativas que la SICT determine como no esenciales.

Las demás fuentes de ingresos en nuestros aeropuertos mexicanos no están reguladas. El 57.9%, 37.4%, y 48.1% de nuestros ingresos mexicanos durante el 2019, 2020 y 2021, respectivamente, provinieron de fuentes de ingreso reguladas.

Cada aeropuerto concesionario mexicano tiene el derecho de determinar los precios cobrados para cada servicio regulado y debe registrar dichos precios ante la SICT. Una vez registrados, se consideran parte de la concesión y sólo podrán modificarse cada seis meses, o antes, si se presenta un incremento acumulado de al menos 5.0% en el Índice Nacional de Precios al Productor (excluyendo petróleo) publicado por el Banco de México desde la fecha del último ajuste y en otras circunstancias específicas. Ver "*La Compañía— Descripción del Negocio – Marco Regulatorio en México – Regulación Tarifaria – Ajustes*

*Especiales a las Tarifas Máximas.”**Tarifas Máximas Actuales.*

Las tarifas máximas de cada aeropuerto mexicano por el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2019 y el 31 de diciembre de 2023, fueron determinadas por la SICT en agosto de 2018. El 6 de abril de 2021 la autoridad ajustó las tarifas máximas para todos nuestros aeropuertos al 31 de diciembre de 2023.

El siguiente cuadro presenta las tarifas máximas para cada uno de nuestros aeropuertos mexicanos para los períodos señalados. Estas tarifas máximas únicamente pueden ser ajustadas bajo circunstancias limitadas descritas más adelante en *"Ajustes Especiales a las Tarifas Máximas."*

Aeropuerto	Tarifas Máximas ⁽¹⁾⁽²⁾				
	Años concluidos al 31 de diciembre de				
	2019	2020	2021	2022	2023
Cozumel	317.12	314.89	498.58	495.09	491.62
Tapachula	299.00	296.91	348.56	346.11	343.69
Minatitlán	294.62	292.55	509.10	505.54	502.00
Villahermosa	245.54	243.83	277.66	275.73	273.80
Veracruz	244.92	243.20	287.64	285.62	283.62
Mérida	235.21	233.56	277.43	275.49	273.57
Huatulco	228.77	227.17	259.55	257.73	255.92
Oaxaca	216.79	215.27	234.95	233.31	231.67
Cancún	214.66	213.15	244.91	243.19	241.49

(1) Expresadas en Pesos mexicanos de poder adquisitivo al 31 de diciembre de 2021 con base en el Índice Nacional de Precios al Productor (excluyendo petróleo).

(2) Nuestras concesiones mexicanas establecen que las Tarifas Máximas de cada aeropuerto pueden ser ajustadas anualmente a efecto de considerar mejoras proyectadas en eficiencia. Para el periodo de cinco años que concluye el 31 de diciembre de 2023, las Tarifas Máximas aplicables a nuestros aeropuertos reflejan una mejora anual proyectada en eficiencia de 0.70%.

Metodología para Determinar las Tarifas Máximas Futuras.

La regulación tarifaria prevé que las tarifas máximas de cada aeropuerto mexicano deben ser determinadas en intervalos de cinco años con base en las siguientes variables:

- Proyecciones para un período de 15 años de tráfico (cada una de la cual es equivalente a un pasajero ó a 100 kg. de carga), costos de operación y gastos (excluyendo amortización y depreciación) relacionados con los servicios sujetos a regulación tarifaria.
- Las proyecciones para el período de 15 años de inversiones de capital relacionadas con los servicios sujetos a regulación tarifaria, basadas en proyecciones de tráfico aéreo y estándares de calidad para los servicios que derivan de los programas maestros de desarrollo.
- Los valores de referencia, que fueron establecidos en las concesiones mexicanas y que están diseñados para reflejar el valor presente neto de los ingresos regulados menos los costos de operación y gastos, (excluyendo amortización y depreciación), inversiones de capital relacionadas con la prestación de servicios regulados más el valor del aeropuerto.

- Una tasa de descuento a ser determinada por la SICT. Las concesiones mexicanas establecen que la tasa de descuento debe reflejar el costo de capital de compañías mexicanas e internacionales en la industria aeroportuaria (antes de impuestos), así como las condiciones económicas de México. Las concesiones mexicanas establecen que la tasa de descuento debe ser igual, al menos, al promedio de la tasa de rendimiento de los instrumentos de deuda de largo plazo mexicanos cotizados en los mercados internacionales, durante los veinticuatro meses previos, más una prima de riesgo a ser determinada por la SICT con base en el riesgo inherente al negocio aeroportuario en México.

Nuestras concesiones mexicanas establecen una fórmula de flujo de efectivo descontado a ser usada para determinar las tarifas máximas que, dadas las utilidades antes de impuestos, inversiones de capital y la tasa de descuento, se traduciría en un valor presente neto igual a los valores de referencia establecidos en el marco de la última determinación de las tarifas máximas.

Nuestras concesiones mexicanas establecen que la tarifa máxima de cada aeropuerto puede ser ajustada anualmente a efecto de considerar mejoras proyectadas en eficiencia. Para el período que comenzó el 1 de enero de 2019 y termina el 31 de diciembre de 2023, las tarifas máximas aplicables a nuestros aeropuertos reflejan una mejora anual proyectada en eficiencia del 0.70%.

Las concesiones mexicanas establecen que los valores de referencia, tasa de descuento y otras variables utilizadas para el cálculo de las tarifas máximas de cada aeropuerto mexicano, no garantizan y de ninguna manera representan un compromiso de la SICT o del gobierno federal respecto al desempeño de cualquier aeropuerto concesionado. En caso de que los ingresos provenientes de servicios sujetos a regulación tarifaria en cualquier período sean menores al producto de la tarifa máxima de un aeropuerto multiplicada por las unidades de tráfico de dicho período, no se realizará ajuste alguno para compensar esta diferencia.

En la medida en que dichos ingresos agregados por unidad de tráfico excedan la tarifa máxima correspondiente, la SICT podrá reducir de manera proporcional la tarifa máxima en el año inmediato siguiente y aplicar sanciones equivalentes a 1,000 y hasta 50,000 veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización. A partir de febrero de 2022, el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización era de \$96.22 Pesos. Como resultado, la pena máxima aplicable a partir de esa fecha podría haber sido de \$4.81 millones de Pesos (US\$234,523 Dólares). En caso que algún aeropuerto concesionario mexicano incumpla con ciertos términos de su concesión, o cometa alguna violación a algún término de su concesión cuando la SICT previamente hubiese sancionado al aeropuerto concesionario, por lo menos en tres ocasiones, por la misma causa, la SICT tendrá derecho para revocar esa concesión. Enfrentaríamos sanciones similares por cualquier violación a la Ley de Aeropuertos o el Reglamento de la Ley de Aeropuertos. Una discusión de circunstancias que pueden llevar a la revocación de la concesión la podemos encontrar en "*Sanciones, Terminación y Revocación de Concesiones y Bienes Concesionados*".

Actualmente, el cálculo de nuestras unidades de tráfico (un pasajero ó 100 kg. de carga) no incluye pasajeros en tránsito. Existe la posibilidad de que en el futuro nuestras unidades de tráfico incluyan a los pasajeros en tránsito y así la SICT reduzca nuestras tarifas máximas para reflejar esta mayor base de pasajeros. No obstante que no lo podemos asegurar, no esperamos que esto ocurra en un futuro cercano, o que este cambio tenga un efecto material adverso en nuestros ingresos.

Ajustes Especiales a las Tarifas Máximas.

Una vez determinadas, las tarifas máximas de cada aeropuerto mexicano están sujetas a modificación sólo en las siguientes circunstancias:

- *Cambio en la ley o desastres naturales.* Un aeropuerto concesionado puede solicitar un ajuste a

sus tarifas máximas si hubiese una modificación en la ley relativa a estándares de calidad o seguridad o protección al medio ambiente que resulte en costos operativos o inversiones de capital que no se consideraron cuando se determinaron las tarifas máximas. Además, un aeropuerto concesionado puede también solicitar un ajuste en sus tarifas máximas si un desastre natural afecta la demanda o requiere de inversiones de capital no programadas. No podemos asegurar que cualquier solicitud de ajuste bajo estas circunstancias será aprobada, o que realizaremos dicha solicitud.

- *Condiciones macroeconómicas.* Un aeropuerto concesionado puede solicitar también un ajuste en sus tarifas máximas si como resultado de una caída de al menos 5.0% en el PIB de México en un período de 12 meses, las unidades de tráfico procesadas en el aeropuerto concesionado sean menor que las proyectadas al momento de haberse determinado las tarifas máximas. Para otorgar un ajuste bajo estas condiciones, la SICT debe autorizar al aeropuerto concesionado la reducción de sus inversiones de capital proyectadas como resultado de la disminución en tráfico de pasajeros. No podemos asegurar que cualquier solicitud de ajuste bajo estas condiciones será aprobada o que realizaremos dicha solicitud.
- *Incremento del porcentaje de los derechos previstos en la Ley Federal de Derechos.* Un incremento en el porcentaje de los derechos previstos en la Ley Federal de Derechos permite a los aeropuertos concesionados solicitar un ajuste a sus tarifas máximas. No podemos asegurar que cualquier solicitud de ajuste bajo estas circunstancias será aprobada.
- *Incumplimiento en la realización de inversiones necesarias o mejoras.* La SICT debe revisar anualmente el cumplimiento de cada aeropuerto concesionado su plan maestro de desarrollo (incluyendo la prestación de servicios y la realización de inversiones de capital). Si un aeropuerto concesionado no cumple con algunos de los planes de inversión contenidos en su plan maestro de desarrollo, la SICT puede reducir las tarifas máximas de aeropuerto concesionado y aplicarle sanciones.
- *Ingresos en exceso.* En el caso de que los ingresos sujetos a regulación tarifaria por unidad de tráfico en un año en particular excedan la tarifa máxima aplicable, la tarifa máxima para el año siguiente se reducirá para compensar a los usuarios del aeropuerto del pago superior del año anterior. Bajo estas circunstancias, la SICT puede también aplicar sanciones a los aeropuertos concesionados.

Además, la SICT se ha comprometido a revisar y ajustar la tarifa máxima de Cancún dentro de tres meses a partir del otorgamiento de una concesión para operar el Aeropuerto de la Riviera Maya para reflejar los cambios en los niveles proyectados de tráfico en nuestros aeropuertos. Ver "*La Compañía— Descripción del Negocio – Marco Regulatorio en México – Programas Maestros de Desarrollo*".

Compromisos y Restricciones de Propiedad.

Las concesiones mexicanas requieren que mantengamos una participación directa del 51.0% en el capital social de cada uno de nuestros nueve aeropuertos concesionados durante la vigencia de las mismas. Cualquier adquisición por parte nuestra o de uno de nuestros aeropuertos mexicanos de cualquier concesión aeroportuaria adicional o de una participación del 30.0% ó más en cualquier otra concesión, requiere la autorización de la COFECE. Además, la Ley de Aeropuertos en los términos de las concesiones mexicanas nos prohíbe tanto a nosotros como a nuestros aeropuertos de manera individual o colectiva adquirir más de una concesión para la operación de un aeropuerto a lo largo de las fronteras norte y sur de México.

La Ley de Aeropuertos prohíbe que los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo

posean una participación de 5.0% ó más en el capital social de un aeropuerto concesionado. De manera similar, nosotros y cada uno de nuestros aeropuertos tenemos la restricción de poseer 5.0% ó más de participación en el capital social de cualquier concesionario o permisionario del servicio de transporte aéreo.

Los gobiernos extranjeros, actuando en su capacidad soberana, no pueden poseer directa o indirectamente cualquier participación en el capital de un aeropuerto mexicano concesionado.

Reportes, Información y Requisitos de Autorización.

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

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

- cuando se adquiera el 35.0% ó más de los títulos representativos del capital social de un concesionario,
- cuando se tenga el control de la asamblea general de accionistas del concesionario,
- cuando se esté en posibilidad de nombrar a la mayoría de los miembros del Consejo de Administración de un concesionario, y
- cuando por cualquier otro medio se controle el aeropuerto de que se trate.

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

El cambio del Director General, miembros del Consejo de Administración o los funcionarios responsables de la administración de un concesionario deberán ser notificados a la SICT. También se requiere notificar a la SICT con al menos noventa días de anticipación, sobre la modificación a sus estatutos sociales, respecto de la disolución, objeto social, fusión, transformación o escisión del concesionario.

Sanciones, Terminación y Revocación de Concesiones Mexicanas y Bienes Concesionados.

La Ley de Aeropuertos establece que pueden aplicarse sanciones de hasta 400,000 veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización, por infracciones en el cumplimiento de los términos de la concesión. A partir de febrero de 2022, el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización era de \$96.22 Pesos. Derivado de lo anterior, la sanción máxima aplicable hasta esa fecha podría haber sido de \$38.5 millones de Pesos (US\$1.9 millones de Dólares).

De conformidad con la Ley de Aeropuertos y en los términos de las concesiones mexicanas, una concesión puede darse por terminada por cualquiera de los siguientes casos:

- vencimiento del plazo establecido, o de cualquier extensión del mismo,
- renuncia del concesionario,
- revocación de la concesión por la SICT,
- rescate de los bienes del dominio público objeto de la concesión (principalmente bienes inmuebles, mejoras y cualquier otra infraestructura),
- incapacidad para lograr el objeto de la concesión, salvo causa de fuerza mayor, o
- disolución, liquidación o quiebra del concesionario.

Adicionalmente, la Ley General de Bienes Nacionales, publicada el 20 de mayo de 2004 en el Diario Oficial de la Federación establece, entre otros, reglas respecto de las concesiones que conllevan propiedad inmobiliaria del dominio público, incluyendo los aeropuertos que operamos. La Ley General de Bienes Nacionales además establece contribuciones inmobiliarias que correspondan a los que utilicen inmuebles sujetos al dominio público de la federación con fines administrativos o con propósitos distintos a los de su objeto público. Asimismo, dicha ley establece una causal de revocación consistente en la falta de pago de dichas contribuciones inmobiliarias.

La terminación de una concesión mexicana no exime al concesionario de responsabilidad respecto de las obligaciones adquiridas durante la vigencia de la concesión.

Al término de la concesión, ya sea como resultado del vencimiento o revocación, los bienes del dominio público (incluyendo bienes raíces y mejoras) objeto de la concesión se revierten automáticamente al gobierno federal sin costo alguno. Además, al término de la concesión el gobierno federal tiene prioridad para adquirir todos los bienes de propiedad privada utilizados por el concesionario para proporcionar los servicios de la concesión a precios determinados por peritos valuadores nombrados por la SICT. El gobierno federal puede optar por arrendar estos bienes por hasta cinco años al valor justo de mercado como lo determinen los peritos nombrados por el gobierno federal y el concesionario. En caso de que exista discrepancia entre los avalúos, un perito deberá ser designado conjuntamente entre el gobierno federal y el concesionario. Si el concesionario no designa un perito, o si tal perito no determina un precio, la determinación del perito designado por el gobierno federal será la definitiva. Si el gobierno federal elige arrendar los bienes, puede posteriormente comprarlos al valor justo de mercado, según lo determine un perito valuator designado conjuntamente por el gobierno federal y por el concesionario.

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

- incapacidad del concesionario para iniciar la operación, administración o explotación de un aeropuerto en los términos que se establecen en la concesión,
- no mantener vigentes los seguros en los términos requeridos por la Ley de Aeropuertos,
- ceder, gravar, transferir o enajenar la concesión o los derechos en ella conferidos o de bienes objeto de la concesión en contravención a lo dispuesto en la Ley de Aeropuertos,
- cualquier alteración a la naturaleza o condiciones de las instalaciones aeroportuarias establecidas en el título de concesión, sin la autorización de la SICT,

- consentir el uso del Aeropuerto a cualquier aeronave que no cumpla con los requisitos de la Ley de Aviación Civil, o no haya sido autorizada por SENEAM, o que su acción u omisión dolosa contribuya a la comisión de algún delito,
- nombrar o ratificar a un Director General o miembro del Consejo de Administración de un concesionario, teniendo conocimiento que no está calificado para desempeñar sus funciones en términos de la Ley de Aeropuertos como resultado de la comisión de un ilícito penal,
- violación de las disposiciones en materia de seguridad establecidas en la Ley de Aeropuertos y otros ordenamientos aplicables,
- interrupción parcial o total de la operación de un aeropuerto o la prestación de sus servicios aeroportuarios o complementarios sin causa justificada,
- el incumplimiento de ASUR de mantener al menos 51.0% del capital social de sus subsidiarias concesionarias,
- el incumplimiento con las obligaciones de mantenimiento a las instalaciones aeroportuarias,
- proporcionar servicios no autorizados,
- no indemnizar a terceros por daños causados con motivo de la prestación de servicios del concesionario o un tercero,
- cobro de precios y tarifas más altos que los registrados ante la SICT para los servicios regulados o exceder la tarifa máxima aplicable,
- cualquier acto u omisión que impida a otros prestadores de servicios o autoridades desempeñar sus funciones dentro del aeropuerto, o
- cualquier otro incumplimiento de la Ley de Aeropuertos, el Reglamento de la Ley de Aeropuertos y de los términos de la concesión.

La SICT está facultada para revocar una concesión sin previo aviso como resultado de las primeras seis causas descritas anteriormente. Otras violaciones, podrían resultar en la terminación de la concesión, si la SICT previamente hubiese sancionado a ASUR, por lo menos en tres ocasiones, por la misma causa dentro de un periodo de cinco años.

En términos de la Ley General de Bienes Nacionales, el patrimonio de la Nación Mexicana consiste de bienes del dominio público y privado de la Federación. El área de superficie de nuestros aeropuertos y las mejoras a dicho espacio son consideradas bienes del dominio público. Una concesión que involucre bienes del dominio público puede ser rescatada por el gobierno federal antes de que expire el plazo de la concesión cuando se considere de interés público. A cambio, el gobierno federal debe pagar una indemnización, tomando en consideración las inversiones hechas y la depreciación de los bienes correspondientes, pero no el valor de los bienes sujetos a las concesiones, de acuerdo con la base y metodología establecidas en la resolución de rescate emitidas por la SICT. Una vez realizada la declaración de rescate o reversión, los bienes sujetos a la concesión son automáticamente regresados al gobierno mexicano.

En caso de desastre natural, guerra, grave alteración del orden público o una amenaza grave a la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional, el gobierno federal puede llevar a cabo una

requisa respecto de nuestros aeropuertos. La requisita será ejercida por el gobierno federal en tanto las circunstancias relevantes continúen. En todos los casos, excepto en caso de guerra internacional, el gobierno federal nos indemnizará mediante el pago de daños y perjuicios en los que hayamos incurrido a causa de dicha requisita, calculados a su valor real; en el entendido que en caso de que litigáramos el monto de indemnización, la suma de dicha indemnización respecto de los daños será establecida por peritos en la materia designados por nosotros y el gobierno federal, y la suma de dicha indemnización respecto de los perjuicios será calculada tomando en consideración los ingresos netos promedio durante el año inmediato anterior a la requisita. En caso de requisita debido a una guerra interna, el gobierno federal no estará obligado a indemnizarnos.

Sobre el otorgamiento de concesiones mexicanas a nuevos aeropuertos.

La SICT puede otorgar concesiones para la administración, operación, explotación y en su caso, construcción de aeropuertos. Dichas concesiones serán otorgadas mediante licitación pública para lo cual los interesados deberán acreditar su capacidad jurídica, técnica, administrativa y financiera. La COFECE tiene la facultad de asegurar el cumplimiento de los criterios y condiciones a ser cumplidos por los participantes que buscan una concesión, y bajo determinadas circunstancias podrá cancelar una concesión después de que el concurso de licitación haya terminado. Sin embargo, la SICT podrá otorgar concesiones sin sujetarse al proceso de licitación pública cuando se trate de:

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

Un ejemplo reciente del otorgamiento de una concesión que no incluyó un proceso de licitación pública, incluye la concesión a la que se hace referencia de octubre del 2020, en la que el Presidente de México anunció que como parte de los esfuerzos para el desarrollo del sureste de México, el ejército mexicano construirá y operará un nuevo aeropuerto en la Ciudad de Tulum, en el Estado de Quintana Roo, con planes para iniciar operaciones en el 2023. Para más información sobre el aeropuerto planeado, véase *"Punto 3. Número 108 información clave - Riesgos - Riesgos relacionados con nuestro negocio-El gobierno mexicano podría otorgar nuevas concesiones que compitan con nuestros aeropuertos, incluyendo el Aeropuerto Internacional de Cancún"* y *"Punto 4. Información sobre la Compañía-Descripción del Negocio-Principales*

Clientes de Tráfico Aéreo de nuestros aeropuertos mexicanos-Competencia".

Asimismo, para el otorgamiento de los títulos de concesión o la resolución de las prórrogas, en su caso, conforme a la Ley de Aeropuertos, la SICT deberá tramitar ante la SHCP, lo siguiente:

- La opinión favorable sobre la rentabilidad económica del proyecto respectivo,
- El registro en la cartera de programas y proyectos de inversión, en términos de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, cuando se consideren recursos públicos federales como parte de su financiamiento,
- La determinación de las contraprestaciones que el concesionario deba cubrir al Gobierno Federal, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables. Para efectos de esta fracción, la SICT deberá presentar a la SHCP la propuesta de dichas contraprestaciones,

Desempeño Ambiental.

Nuestras operaciones mexicanas están sujetas a las leyes municipales, estatales y federales, reglamentos y Normas Oficiales Mexicanas ("NOMs") relativas a la protección del medio ambiente y recursos naturales. Las principales leyes ambientales mexicanas federales incluyen, entre otras, la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente ("LGEEPA"), la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos ("LGPGIR"), la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable y la Ley General de Vida Silvestre, que son gestionadas por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales ("SEMARNAT") y aplicadas por la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente ("PROFEPA"). En adición a lo anterior, la Ley de Aguas Nacionales y su Reglamento, que son gestionadas por la Comisión Nacional del Agua ("CONAGUA"), y aplicadas tanto por la CONAGUA como por la PROFEPA, que cuenta con facultades de inspección y vigilancia en materia de aguas residuales y prevención de la contaminación de los cuerpos de agua.

La LGEEPA es una ley marco que establece los principios de derecho ambiental mexicano, así como los instrumentos de política pública diseñados para prevenir daños ambientales y proteger los recursos naturales en el país, tales como la evaluación del impacto ambiental, responsabilidad por contaminación o daño ambiental y los planes de zonificación ambiental, entre otros.

En relación con el uso, almacenamiento y manejo de materiales peligrosos, la generación, manejo y eliminación de residuos peligrosos y la contaminación del suelo, la LGPGIR establece la obligación de remediar la contaminación del suelo y también establece la estricta responsabilidad administrativa de manera conjunta entre los dueños de la propiedad y las partes que efectivamente mantengan la posesión del inmueble contaminado, independientemente de la parte que haya sido responsable de dicha contaminación del suelo. Sin embargo, el principio de "quien contamina paga" le otorga a las partes no responsables un recurso legal para repetir en contra de la parte responsable de la contaminación ante los tribunales civiles.

En términos de la Ley de Aguas Nacionales, el uso de aguas nacionales está sujeto a la obtención de una concesión por parte de la CONAGUA. Asimismo, la descarga de aguas residuales en el suelo o en cuerpos de agua bajo la administración de CONAGUA, está sujeta a la obtención de un permiso de descarga de aguas residuales otorgado por la misma autoridad. Ambas actividades (*i.e.*, el uso de aguas nacionales y la descarga de residuos) están sujetas a diversas obligaciones que incluyen cumplir con los niveles máximos permisibles de contaminación en aguas residuales, que se establecen en las Normas Oficiales Mexicanas o por la CONAGUA en forma de condiciones particulares de descarga impuestas en el permiso de descarga de aguas residuales correspondiente, así como el pago de derechos por el uso de aguas nacionales y el uso de cuerpos de agua y reciban aguas residuales, entre otros.

El 11 de marzo de 2022, la CONAGUA publicó en el Diario Oficial de la Federación la NOM-001-SEMARNAT-2021 (“NOM-001”), estableciendo los niveles máximos permitidos de contaminantes en las aguas residuales en cuerpos receptores nacionales en el suelo o subsuelo. Esta NOM sustituirá a la NOM-001-SEMARNAT-1996, y entrará en vigor parcialmente un año después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación, y entrará en vigor en su totalidad en el 2026. La nueva norma establece diferentes parámetros y límites permisibles de contaminantes en las aguas residuales, que pueden requerir que apliquemos programas específicos en nuestras instalaciones para cumplir con dichos parámetros y límites. Hemos implementado medidas y sistemas de control para las descargas residuales, actualmente estamos evaluando el impacto de la publicación de esta NOM. Sin embargo, no prevemos que el ajuste de la NOM-001 represente un costo material que afecte nuestros resultados de operación.

Las NOMs son reglas de aplicación general, que establecen estándares o especificaciones técnicas para la protección ambiental respecto algunas actividades, incluyendo la calidad de las descargas de aguas residuales y el lodo resultante del tratamiento de aguas residuales. Otras NOMs establecen, por ejemplo, los niveles máximos de emisiones y contaminación en el aire, enlistan y clasifican residuos peligrosos, regulan la contaminación por ruido, estableciendo límites máximos permisibles de decibeles y establecen la protección de especies de flora y fauna, entre muchas otras cosas. La PROFEPA y CONAGUA pueden iniciar procedimientos administrativos y penales contra compañías que violan las leyes ambientales y tienen la facultad de ordenar la clausura temporal o permanente de las instalaciones que incumplan con dichas disposiciones. Adicionalmente, conforme a la Ley Federal de Responsabilidad Ambiental, ciertos terceros, como organizaciones de la sociedad civil, miembros de comunidades afectadas, la propia PROFEPA, y los organismos locales de control del medio ambiente, pueden demandar la reparación del daño ambiental ante los juzgados de distrito. Esta ley establece un nuevo procedimiento judicial para reclamar la reparación de, o compensación por, daños ambientales causados por actos u omisiones ilegales. De conformidad con esta nueva ley, podríamos estar sujetos a responsabilidades o penas adicionales.

Por otro lado, la Ley General de Cambio Climático y su Reglamento en Materia de Registro Nacional de Emisiones, establecen que los establecimientos que generen 25,000 toneladas o más de CO₂ equivalente al año se requiere que verifiquen y reporten las emisiones directas e indirectas de gases de efecto invernadero que generen ante el Registro Nacional de Emisiones. Asimismo, la Ley General de Cambio Climático establece la creación de un sistema de intercambio de emisiones. Para dichos efectos, se ha puesto en marcha un Programa de Prueba del Sistema de Comercio de Emisiones en México de 36 meses, a partir del 1 de enero de 2020 y concluirá en diciembre de 2022. Este Programa de Prueba no tendrá consecuencias económicas para los participantes. Sin embargo, después de diciembre de 2022, la SEMARNAT establecerá límites obligatorios de emisión, de acuerdo con los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del país. Para ese entonces, estaremos legalmente obligados a cumplir con los límites obligatorios de emisiones, ya sea a través de medidas de mitigación y/o mediante la adquisición de Certificados de Reducción de Emisiones en el mercado. Sin embargo, no podemos anticipar el impacto que tendrán los límites obligatorios de emisiones y el Esquema de Intercambio de Emisiones en nuestras operaciones en México.

La PROFEPA lleva a cabo un programa voluntario de auditoría ambiental, mediante el cual emitió Certificados de Industria Limpia para cada uno de nuestros aeropuertos en México. Dichos certificados confirman el cumplimiento de nuestros Aeropuertos con las leyes ambientales aplicables en México, y siguen siendo válidos a la fecha, ya que cumplimos con los requerimientos para renovar dichos certificados cada dos años para mantenerlos vigentes.

El 31 de diciembre de 2021, el Estado de Yucatán donde se encuentra el Aeropuerto Internacional de Mérida, reformó la Ley General de Hacienda del Estado de Yucatán, en la que se incluyó (i) un impuesto específico por la emisión de gases de efecto invernadero en la atmósfera (Impuesto a la Emisión de Gases a la Atmósfera o el “Impuesto de Emisión”), que es aplicable a cualquier persona moral en el Estado de Yucatán que produzca emisiones de gas, y (ii) un impuesto adicional a la emisión de contaminantes en el suelo, subsuelo y agua

(Impuesto a la Emisión de Contaminantes al Suelo, Subsuelo, y Agua o el “Impuesto de Contaminantes”), que es aplicable a cualquier persona moral en el Estado de Yucatán que directamente o a través de sus intermediarios, emita sustancias contaminantes generadas por actividades industriales que sean desechadas, vertidas o inyectadas en el suelo, el subsuelo o el agua. Los Impuestos de Emisión e Impuestos de Contaminantes entraron en vigor el 1 de enero de 2022, y cualquier entidad obligada bajo los mismos podrían recibir incentivos fiscales (en términos de lo establecido por los artículos 47-AQ y 47-BB de la Ley General de Hacienda del Estado de Yucatán) en la forma de una reducción del 15% sobre las cantidades a pagar del Impuesto de Emisión o el Impuesto de Contaminantes, según sea aplicable, sujeto a que dichas entidades disminuyan sus emisiones de contaminantes en al menos un 20% en el año fiscal previo a que reciban los incentivos

Las reformas a las leyes ambientales y reglamentos existentes o la adopción de leyes ambientales y regulaciones más restrictivas podrían generar la necesidad de realizar inversiones que actualmente no están previstas en nuestro programa de gastos de capital y que, de no ser realizadas, podrían ocasionar un efecto material adverso en nuestro negocio, nuestras operaciones o condición financiera.

Aunque actualmente no esperamos que el cumplimiento con las leyes ambientales mexicanas o las leyes ambientales estatales, así como nuevos impuestos ambientales en los estados en donde operamos, tengan un efecto material en nuestra situación financiera o resultados de operación, no podemos asegurar que el cumplimiento con estas modificaciones a las regulaciones ambientales no tendrán un efecto adverso en nuestro negocio, resultados de operación, perspectivas o situación financiera.

MARCO REGULATORIO EN PUERTO RICO

Legislación Aplicable en Puerto Rico.

A continuación, mencionamos las principales leyes, reglamentos y disposiciones que regulan nuestro negocio y la operación del Aeropuerto LMM, propiedad de Aerostar, nuestro negocio conjunto con PSP Investments:

- la Ley Federal de Aviación de 1958, según fue promulgada y enmendada, y cualquier regulación emitida en términos de la misma;
- el Programa de Inversión Aeroportuaria (*Federal Aviation Administration Airport Investment Partnership*) de la FAA, según sea modificada;
- la Certificación Parte 139 de Aeropuertos emitida por la FAA;
- el Programa de Seguridad Aeroportuaria, aprobado por la TSA;
- la Ley de Asociación de Entidades Públicas y Privadas de Puerto Rico, publicada el 8 de junio de 2009, según sea modificada (Ley No. 29);
- el Arrendamiento LMM celebrado entre Aerostar y la PRPA, de fecha 24 de julio de 2012, mediante el cual se otorga a Aerostar el derecho arrendar y operar el Aeropuerto LMM por un plazo inicial de 40 (cuarenta) años a partir del 27 de febrero de 2013; y
- los Contratos de Uso de Aeropuerto, de fecha 27 de febrero de 2013, que regulan las relaciones entre Aerostar y las principales aerolíneas que prestan servicios en el Aeropuerto LMM.

La Ley Federal de Aviación de 1958 es la ley emitida por el Congreso de los Estados Unidos, mediante la cual se creó la FAA. Su propósito es promover el transporte aéreo seguro y proteger la vida y propiedad de las personas que viajan por tierra y aire. La ley otorgó a la FAA la autoridad para establecer regulaciones en materia de aviación, así como para supervisar y regular la seguridad en la industria aeronáutica.

El Programa de Inversión Aeroportuaria (Federal Aviation Administration Airport Investment Partnership) de la Administración Federal de Aviación.

El Programa de Inversión Aeroportuaria de la FAA, anteriormente conocido como el Programa de Privatización Aeroportuaria, fue establecido por el Congreso de los Estados Unidos a fin de explorar la privatización como un medio de generación de capital para la mejora y desarrollo de los aeropuertos. Mediante el programa, empresas privadas pueden administrar, arrendar, desarrollar y ser propietarias de aeropuertos públicos. En el 2012, la Ley de Reautorización 2012 (*2012 Reauthorization Act*) incrementó de 5 a 10 el número de aeropuertos que pueden participar en el programa. La Ley de Reautorización 2012 también autorizó a la FAA permitir que hasta 10 patrocinadores de aeropuertos públicos vendieran o arrendaran un aeropuerto, sujeto a ciertas restricciones, así como a exentar a los patrocinadores del cumplimiento de ciertos requisitos federales, que podrían causar que la privatización fuese impráctica. Bajo este programa, los propietarios o arrendatarios de aeropuertos pueden estar exentos del pago de subvenciones federales, de la devolución de la propiedad adquirida con asistencia de la federación y de destinar los ingresos derivados de la venta o arrendamiento de aeropuertos exclusivamente para los fines de los aeropuertos. La Ley de Reautorización también establece la posibilidad de que un operador privado reciba Programas de Mejora de Aeropuertos (*Airport Improvement Program*, o "AIP", por sus siglas en inglés) y subvenciones discrecionales, obtenga Cuotas por Servicios a Pasajeros (*Passenger Facility Charges*,

“PFC”, por sus siglas en inglés) y cobre honorarios razonables, siempre que el aeropuerto demuestre haber dado cumplimiento a las nueve condiciones estatutarias y regulatorias, incluyendo la contratación de seguros aplicables a las subvenciones IAP, seguros correspondientes a los PFC y seguros que eviten que la operación del aeropuerto sea interrumpida, que las cuotas impuestas sobre los operadores aeronáuticos en general se incrementen con mayor rapidez que las cuotas de las aerolíneas y que los contratos colectivos de trabajo para los empleados del aeropuerto no sean abrogados. El programa piloto comenzó en septiembre de 1997. La Ley de Reautorización del 2018 (la “Ley de Reautorización 2018”) cambió el nombre al Programa de Privatización Aeroportuaria y eliminó la restricción respecto del número y tipo de aeropuertos públicos que son elegibles para participar. En la Ley de Reautorización 2018, entre otras cosas, permitió la operación conjunta de aeropuertos por los patrocinadores de aeropuertos públicos y los operadores privados. Desde junio de 2020, la fecha más reciente a la que esta información está disponible, había dos aeropuertos aprobados (incluyendo el Aeropuerto LMM).

La Certificación 139 y de FAA

Para efectos de operar el Aeropuerto LMM, Aerostar requería la aprobación de la FAA. Aerostar ingresó la última solicitud a la FAA el 19 de septiembre de 2012. El 25 de febrero de 2013, la FAA emitió un registro de sus decisiones, aprobando, entre otros, el Arrendamiento LMM y a Aerostar como operador privado. La solicitud correspondiente incluye una descripción de la propiedad, los términos de la transferencia, las calificaciones de nuestro negocio conjunto como operador privado, cualquier requerimiento de exenciones bajo la Ley de Reautorización de la FAA de 1996, la correspondiente aprobación de aerolíneas y una descripción de planes de operación, mantenimiento y desarrollo del Aeropuerto LMM. El 27 de febrero de 2013, la FAA emitió en favor de Aerostar la Certificación Parte 139 de Aeropuertos. La FAA y la TSA continuarán monitoreando la transferencia de operaciones del Aeropuerto LMM a Aerostar y darán a Aerostar el mismo trato a que cualquier otro patrocinador, sujeto a todos los requisitos federales de seguridad y protección.

En adición a la aprobación en términos del Programa de Privatización Aeroportuaria de la FAA, Aerostar está obligada a mantener un Certificado de Operación de Aeropuertos la “Certificación Parte 139” emitida por la FAA, de conformidad con la Ley Federal 14 Código de Regulación Federal (*Code of Federal Regulation*, o “CFR”, por sus siglas en inglés) Parte 139 de los Estados Unidos Para obtener un certificado, un aeropuerto deberá adoptar normas de operación y seguridad y proporcionar para dichos efectos ciertos objetos, tales como extinguidores y equipo de rescate. Los Inspectores de Seguridad de Certificación Aeroportuaria de la FAA realizarán inspecciones anuales a fin de verificar el cumplimiento de dichas normas, estando también la FAA autorizada para realizar inspecciones sin previo aviso. En caso de que la FAA determine que un aeropuerto no ha dado cumplimiento a sus obligaciones, podrá imponerle sanciones administrativas. Además, podrá imponer sanciones pecuniarias por cada día en que el aeropuerto permanezca en incumpliendo del requisito de la Parte 139 en cuestión. En casos extremos, la FAA tiene facultades para revocar el certificado del aeropuerto o limitar las áreas en que las aerolíneas pueden aterrizar o despegar.

Programa de Seguridad Aeroportuaria

Cada operador de aeropuertos debe contar con un Programa de Seguridad Aeroportuaria aprobado por la TSA y está sujeto a regulación por parte de la TSA. El programa de seguridad del aeropuerto LMM fue aprobado y deberá continuar en cumplimiento de las regulaciones y directrices de la TSA en todo tiempo, durante el periodo en que Aerostar opere el aeropuerto. La TSA proporciona control de pasajeros directo en el aeropuerto LMM y continuará proporcionándolo durante el periodo de vigencia de la concesión, sin costo para Aerostar.

La Ley No. 29 autoriza a todos los departamentos, agencias y organismos del gobierno de Puerto Rico para establecer asociaciones públicas-privadas a través de contratos de asociación como lo está previsto en la

Ley No. 29 el procedimiento para la obtención de proyectos de Asociación de entidades Públicas y Privadas, que incluye el desarrollo de un Estudio de Conveniencia y Comodidad para cada prospecto de proyecto y el proceso de Solicitud de Calificaciones y de Propuestas. Además, establece el criterio de elegibilidad de potenciales licitantes y prevé el derecho a favor de los prestamistas de intervenir en caso de incumplimiento. Conceder a Aerostar el Arrendamiento LMM para la operación del Aeropuerto LMM fue el segundo proyecto llevado a cabo en términos de la Ley No. 29. Una asociación de entidades públicas y privadas es un contrato celebrado entre una entidad del sector público y una entidad privada, que permite una mayor participación del sector privado en el desarrollo y financiamiento de proyectos de infraestructura y prestación de servicios.

Papel de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA).

La FAA es la autoridad nacional de aviación de los Estados Unidos Como agencia del Departamento de Transporte de los Estados Unidos, tiene autoridad para regular y supervisar aspectos de la aviación civil en los Estados Unidos Las principales responsabilidades de la FAA incluyen:

- regular el espacio aéreo comercial en los Estados Unidos;
- regular las instalaciones de navegación aérea y las normas de inspección de vuelos;
- fomentar y desarrollar la aeronáutica civil, incluyendo nueva tecnología de aviación;
- emitir, suspender o revocar certificados de piloto;
- regular la aviación civil para promover la seguridad, especialmente a través de oficina locales denominadas Oficinas de Normatividad de Vuelo de Distrito;
- desarrollar y operar un sistema de control de tráfico aéreo y de navegación para aeronaves civiles y militares;
- investigación y desarrollo del Sistema de Espacio Aéreo Nacional y la aeronáutica civil; y
- desarrollar y llevar a cabo programas de control del ruido generado por aeronaves y otros efectos ambientales de la aviación civil.

Papel de la Administración de Seguridad en el Transporte de los Estados Unidos (TSA).

La TSA es una agencia del Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos, creada tras los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, a fin de fortalecer la seguridad en los sistemas de transporte de los Estados Unidos. La TSA es responsable de la seguridad de los aeropuertos de los Estados Unidos y ha desplegado una fuerza de trabajo federal para examinar a los pasajeros y equipaje de las aerolíneas comerciales. La TSA también regula la seguridad en la aviación. La TSA emplea una estrategia basada en el riesgo a fin de brindar seguridad a los sistemas de transporte de los Estados Unidos. Al 8 de abril de 2022, la TSA contaba con aproximadamente 50,000 oficiales de seguridad que examinaron a más de 2 millones de pasajeros por día en casi 440 aeropuertos federales a lo largo de los Estados Unidos.

Papel de la Autoridad de Puertos de Puerto Rico.

La PRPA, es una entidad pública y un instrumento gubernamental creado el 7 de mayo de 1942, en términos de la Ley No. 125. La PRPA es la propietaria y administrador anterior del Aeropuerto LMM. La PRPA es dirigida por un Director Ejecutivo y un Consejo de Administración. Cuenta con un Departamento

Marítimo y un Departamento de Aviación. El Departamento de Aviación, además de dar en arrendamiento a Aerostar el Aeropuerto LMM, actualmente es propietario de y opera los aeropuertos de Isla Grande, Ponce, Mayaguez, Arecibo, Aguadilla, Culebra, Humacao, Patillas y Vieques (los "Aeropuertos Regionales"). El PRPA está llevando a cabo actualmente un proceso de solicitud de propuestas (RFP, por sus siglas en inglés) con el fin de contratar a un proveedor privado para que opere y gestione los aeropuertos regionales. Este proceso de solicitud de propuestas no se está llevando a cabo de conformidad con la Ley No. 29, sin embargo, de conformidad con la Regulación PRPA 8981, conocida como la Regulación de Licitaciones y Solicitudes de Propuestas (*Bids and Requests for Proposals Regulation*) aprobada el 7 de julio de 2017, según sea modificada.

Alcance del Arrendamiento LMM y Obligaciones Generales a cargo de Aerostar.

Conforme a lo autorizado por la Ley No. 29, la PRPA otorgó el Arrendamiento LMM a Aerostar por un plazo inicial de 40 años, contados a partir del 27 de febrero de 2013. Dicho plazo inicial puede ser terminado o ser extendido si la PRPA y Aerostar lo acuerdan por escrito, en términos de lo establecido en el Arrendamiento LMM y los Contratos de Uso de Aeropuerto.

De conformidad con el Arrendamiento LMM, Aerostar realizó un pago por adelantado a la PRPA por la cantidad de USD\$615.0 millones de Dólares, que fue financiado mediante la combinación de (i) adquisición de deuda y (ii) contribuciones de capital realizadas por cada una de ASUR (a través de su subsidiaria del Aeropuerto de Cancún) y Oaktree Capital, Durante el plazo del Arrendamiento LMM, Aerostar estará obligada a realizar pagos anuales de participación en los ingresos en favor de PRPA, fijados en USD\$2.5 millones de Dólares por año, durante los primeros cinco años, 5.0% de los ingresos brutos del aeropuerto del sexto al trigésimo año y 10.0% de los ingresos brutos del aeropuerto del trigésimo primero al cuadragésimo año.

Durante su vigencia, el Arrendamiento LMM le permite a Aerostar (i) operar, administrar, mantener, mejorar, reforzar, desarrollar y rehabilitar el Aeropuerto LMM para prestar servicios aeroportuarios generales auxiliares y complementarios al público general; y (ii) cobrar y retener todos los honorarios, cargos e ingresos relacionados con el Aeropuerto LMM y sus activos, así como con los contratos que haya celebrado. El Arrendamiento LMM también establece que la cesión y transmisión por la PRPA de substancialmente todos los activos utilizados exclusivamente en el Aeropuerto LMM en favor de Aerostar por la vigencia del Arrendamiento LMM.

De conformidad con el Arrendamiento LMM, la PRPA cedió a Aerostar sustancialmente todos los contratos relativos al Aeropuerto LMM. Asimismo, el Arrendamiento LMM requiere que Aerostar indemnice a PRPA por cualesquier pérdidas que sufra con motivo de: (i) el incumplimiento de las obligaciones de Aerostar en términos del Contrato de Arrendamiento, (ii) cualesquier deudas, responsabilidades y obligaciones que hayan sido asumidas en relación con el Aeropuerto LMM o sus operaciones, y (iii) cualesquier impuestos o costos de registro de gravámenes relacionados con la transmisión de la participación de Aerostar de conformidad con los términos del Arrendamiento LMM.

En términos del Arrendamiento LMM, Aerostar está obligada a cumplir en todo momento, durante la vigencia del Arrendamiento LMM, con el Programa de Inversión Aeroportuaria de la FAA. A fin de dar cumplimiento a lo anterior, Aerostar deberá asegurar que (i) el Aeropuerto LMM se encuentre disponible para ser utilizado por el público sin discriminación, (ii) las operaciones del Aeropuerto LMM no sean interrumpidas en caso de insolvencia de Aerostar, (iii) mantenga, mejore y modernice el Aeropuerto LMM a través de inversiones de capital, (iv) las cuotas impuestas a las aerolíneas no se incrementen con mayor rapidez que la tasa de inflación, salvo que una cantidad más alta sea aprobada por el 65.0% de las aerolíneas que prestan servicios al Aeropuerto LMM, (v) el incremento en el porcentaje de las cuotas impuestas a las aeronaves en general no exceda el incremento en el porcentaje de cuotas impuestas a las aerolíneas, (vi) la seguridad y protección en el Aeropuerto LMM sean mantenidas en el nivel más alto posible, (vii) el efecto adverso del ruido del Aeropuerto LMM sea mitigado en la misma medida que en un aeropuerto público, (viii) cualquier efecto adverso en el ambiente derivado de las operaciones del aeropuerto sea mitigado en la misma medida que en un aeropuerto público, (ix) cualquier contrato colectivo

de trabajo de los empleados del Aeropuerto LMM, que se encontrara vigente en la fecha en que el Arrendamiento LMM surtió efectos, no sea abrogado por el Arrendamiento LMM.

El Arrendamiento LMM establece que Aerostar mantenga seguros que cubran riesgo específicos, tales como seguro de responsabilidad laboral, seguro sobre las compensaciones de los empleados, seguro de responsabilidad comercial general, seguro de responsabilidad automotriz, seguro de riesgos por mantenimiento y reparaciones, seguro de responsabilidad profesional, seguro de riesgos en la propiedad, seguro de responsabilidad civil por contaminación, seguro por la interrupción del negocio o pérdida de los ingresos proyectados por al menos seis meses a partir de la ocurrencia del riesgo, seguro de responsabilidad civil de protección a contratistas, cobertura sobre caldera y maquinaria o averías del equipo y seguro de responsabilidad fiduciaria, según se especifique para cada caso en el Arrendamiento LMM.

Nuestra subsidiaria Aerostar es responsable frente a la PRPA del cumplimiento de todas las obligaciones en términos del Arrendamiento LMM, incluyendo obligaciones derivadas de los contratos celebrados con terceros, así como por cualquier daño causado a los activos propiedad de la PRPA y a los terceros usuarios del aeropuerto. Por lo tanto, ASUR es responsable por las obligaciones de Aerostar en términos del Arrendamiento LMM.

Mientras no ocurran eventos de incumplimiento en términos del Arrendamiento LMM, Aerostar tiene el derecho de otorgar una o más hipotecas de arrendamiento y ceder sus derechos bajo el Arrendamiento LMM a una hipoteca de arrendamiento. Sin embargo, las limitaciones sobre cualquier hipoteca de arrendamiento incluyen las siguientes: (i) la hipoteca o gravamen no puede afectar el interés pleno de dominio y propiedad de la PRPA sobre el Aeropuerto LMM; (ii) la PRPA no puede ser responsable por ningún pago garantizado por la hipoteca de arrendamiento; (iii) los derechos adquiridos por una hipoteca de arrendamiento estarán sujetos y subordinados a los términos del Arrendamiento LMM y a todos los derechos de la PRPA y de las aerolíneas. Asimismo, Aerostar es responsable en todo momento frente a la PRPA por los pagos de las sumas adeudadas y por el cumplimiento de todas sus obligaciones en términos del Arrendamiento LMM. El acreedor hipotecario no puede tener mayores derechos o intereses que los de Aerostar y la PRPA respecto del Aeropuerto LMM. El acreedor hipotecario y el Banco de Desarrollo del Gobierno de Puerto Rico (*Government Development Bank for Puerto Rico*) deberán celebrar un convenio de entendimiento aceptable para todas las partes, en el que consientan la cesión del Arrendamiento LMM en favor de un agente en relación con el financiamiento de la hipoteca. Aerostar ha otorgado una hipoteca sobre arrendamiento en favor de Citibank, en su carácter de agente de garantías, en beneficio de los acreedores garantizados, a fin de garantizar la deuda en que incurrió Aerostar para financiar el costo del Arrendamiento LMM, gastos de capital y ciertos proyectos iniciales.

Aerostar no puede transferir su participación bajo el Arrendamiento LMM, salvo que: (i) la FAA y la TSA hayan aprobado la transferencia y el cesionario; (ii) el cesionario obtenga todas las aprobaciones y exenciones de la FAA que se requieran en términos del 49 U.S.A. Sección 47134; (iii) la PRPA haya aprobado al cesionario; y (iv) el cesionario propuesto celebre un contrato con la PRPA, en términos satisfactorios para esta última, donde el cesionario adquiera los derechos y asuma las obligaciones de Aerostar y acuerde cumplir y observar todas las obligaciones y compromisos de Aerostar en términos del Arrendamiento LMM. No obstante, las limitaciones a las transferencias o cesiones no prohíben o limitan la transferencia de la propiedad directa o indirecta de la participación en Aerostar por parte de ASUR o de los demás miembros o sus beneficiarios en favor de cualquier persona, siempre que no transfieran más del 50.0% de su participación en Aerostar en una sola transacción o serie de transacciones relacionadas.

Alcance de los Contratos de Uso de Aeropuerto (*Airport Use Agreements*).

En su carácter de operador del Aeropuerto LMM, y de conformidad con lo dispuesto en el Arrendamiento LMM, Aerostar conjuntamente con PRPA en su carácter de propietario del Aeropuerto LMM, celebraron ciertos Contratos de Uso de Aeropuerto con las principales aerolíneas que prestan servicios al Aeropuerto

LMM, a las que se les denomina “Aerolíneas Firmantes”, por un plazo de 15 años contados a partir del 27 de febrero de 2013, mismos que pueden ser terminados anticipadamente por acuerdo de las partes. Si al concluir la vigencia, no han sido aprobados nuevos contratos de uso de aeropuerto, cada uno de los Contratos de Uso de Aeropuerto vigentes en el momento de la terminación, continuarán siendo vinculantes hasta que sean firmados nuevos contratos de uso de aeropuerto. Todo nuevo contrato de uso de aeropuerto le otorgará a las Aerolíneas Firmantes los mismos derechos que tienen en términos de los Contratos de Uso de Aeropuerto actuales respecto del Arrendamiento LMM.

Los Contratos de Uso de Aeropuerto otorgan a las Aerolíneas Firmantes el derecho de conducir un negocio de transporte aéreo y de realizar cualquier actividad incidental o necesaria para conducir su negocio, incluyendo la utilización de todas las instalaciones, mejoras, equipos y servicios que sean designados para el uso común o relacionados con el Aeropuerto LMM. Aerostar deberá proporcionar acceso abierto al Aeropuerto LMM y deberá designar a la mayoría de las instalaciones del Aeropuerto para el uso común por parte de las Aerolíneas Firmantes. Si en un determinado año de vigencia de los Contratos de Uso de Aeropuerto, Aerostar desea reducir el espacio de uso común, deberá obtener la aprobación de todas las Aerolíneas Firmantes que (i) en conjunto hayan pagado la mayoría de las tarifas cobradas a las Aerolíneas Firmantes en el marco de los Contratos de Uso de Aeropuerto y (ii) constituyan la mayoría de los votos emitidos por las Aerolíneas Firmantes, dentro de los 30 días siguientes a la solicitud de Aerostar de reducir el espacio común. Cada Contrato de Uso de Aeropuerto permite a Aerostar asignar el espacio exclusivo, tanto de uso estacional como no estacional, a cada una de las Aerolíneas Firmantes, pero dichas asignaciones no constituirán arrendamientos.

En términos de los Contratos de Uso de Aeropuerto, Aerostar también acordó participar en el Plan de Mejora de Capacidad, el cual ha sido completado. Para una mayor descripción de los proyectos principales en los que Aerostar ha acordado participar a fin de mejorar las instalaciones y locales del Aeropuerto LMM, ver *"Información de la Compañía – Marco Regulatorio – Marco Regulatorio en Puerto Rico – Plan de Mejora de Capacidad"*.

En términos de cada Contrato de Uso de Aeropuerto, Aerostar está obligada a indemnizar a las Aerolíneas Firmantes o a la PRPA por cualquier pérdida causada por daños a personas, incluyendo muerte o daño en propiedad, que resulte de la operación del Aeropuerto LMM por parte de Aerostar. Sin embargo, Aerostar no tendrá a su cargo la obligación mencionada en caso de que el daño sea causado por negligencia o actos dolosos de la PRPA, las Aerolíneas Firmantes o un tercero que no tenga celebrado un contrato con Aerostar.

Los Contratos de Uso de Aeropuerto otorgan a Aerostar el derecho a recibir las siguientes contribuciones anuales de las aerolíneas que prestan servicios en el Aeropuerto LMM:

- Por el primer año parcial de vigencia (*i.e.*, el año que concluyó el 31 de diciembre de 2013), la cantidad de USD\$62.0 millones de Dólares, multiplicada por el número de días de vigencia transcurridos durante dicho año, entre el número de días del año,
- Por los cinco años siguientes de vigencia, la cantidad USD\$62.0 millones de Dólares por año, y
- Por los años restantes de vigencia, el total de contribuciones anuales por año anterior, ajustadas por la inflación con base en el Índice de Precios al Consumidor no subyacente de los Estados Unidos. Para el año concluido el 31 de diciembre de 2019, la contribución anual fue USD\$63.1 millones de Dólares.

En adición, los Contratos de Uso de Aeropuerto le permiten a Aerostar incrementar las contribuciones que cobra a las Aerolíneas Firmantes por gastos de capital relacionados con proyectos aprobados por las mismas y por gastos de capital ordenados por el gobierno y ciertos gastos operacionales. Los incrementos a las contribuciones impuestas a las Aerolíneas Firmantes pagaderas a Aerostar en relación con dichos

gastos de capital están sujetas a ciertos mecanismos de ajustes específicos, establecidos en cada uno de los Contratos de Uso de Aeropuerto.

Aerostar debe operar el Aeropuerto LMM de conformidad con todos los requisitos establecidos en las leyes aplicables, incluyendo el Certificado de Operación Aeroportuaria de la FAA, el Programa de Seguridad Aeroportuaria aprobado por la TSA y el Manual de Certificación de Aeropuertos. También se le requirió a Aerostar realizar el 27 de febrero de 2013 un depósito por la cantidad de USD\$6.0 millones de Dólares en una cuenta de garantía denominada Fondo de Promoción y Soporte del Transporte Aéreo de Puerto Rico. De conformidad con lo establecido en los Contratos de Uso de Aeropuerto, al 31 de diciembre de 2019, el monto total de USD\$6.0 millones de Dólares ha sido distribuido en favor de las Aerolíneas Firmantes.

Los Eventos de Incumplimiento conforme a los Contratos de Uso de Aeropuerto incluyen el supuesto de que Aerostar (i) incumpla sus obligaciones derivadas de los Contratos de Uso de Aeropuerto; (ii) incumpla con un plan de trabajo aprobado por las aerolíneas; (iii) cualquier parte del aeropuerto utilizada por las aerolíneas esté sujeta a un gravamen en ejecución o embargo que no sea anulado por un tribunal dentro de 60 días; o (iv) admita por escrito que le es imposible pagar sus deudas vencidas, realice una cesión en beneficio de sus acreedores o solicite una quiebra voluntaria.

Gastos de Capital Requeridos en términos del Arrendamiento LMM y los Contratos de Uso de Aeropuerto.

En términos del Arrendamiento LMM, Aerostar estuvo obligada a financiar y llevar a cabo ciertas mejoras aceleradas a su cargo. Dichas mejoras aceleradas obligatorias incluyen obras para la mejora del paisaje, según se especifica en el Arrendamiento LMM, reparación y reemplazo de los puentes de abordaje que no se ajusten a las buenas prácticas de la industria, reparación de las pistas, señalamientos, aceras y pasillos dañados, reemplazo de los pisos deteriorados de las terminales y edificios del Aeropuerto LMM, instalación de conexión Wi-Fi a lo largo de las terminales del Aeropuerto LMM, instalación de tomas de corriente eléctrica para el uso de los pasajeros en las terminales del Aeropuerto LMM, mejora, reparación y reemplazo de las áreas de iluminación deficientes e inseguras y reparación y reemplazo de elevadores y escaleras comunes y eléctricas a lo largo de las terminales y edificios del Aeropuerto LMM. En términos del Contrato de Arrendamiento, Aerostar concluyó los trabajos relativos a las mejoras aceleradas el 31 de diciembre de 2014.

En términos de los Contratos de Uso de Aeropuerto, Aerostar también está obligada a realizar ciertos proyectos relevantes iniciales, tales como la construcción de nuevas rutas de acceso y todos los servicios necesarios, reubicación de ciertas instalaciones de inspección de equipaje, remplazo de escaleras eléctricas en el estacionamiento del Aeropuerto LMM, remplazo del pavimento dañado, actualizar las señales de ubicación de las aerolíneas en las rutas de acceso y entradas de las terminales y reparación de goteras en el techo de todas las terminales del Aeropuerto LMM, entre otros. Los proyectos iniciales relevantes mencionados fueron necesarios para que el Aeropuerto LMM adquiriera una condición de alto nivel, consistente con los Estándares de Operación (descritos más adelante). Si el costo total por concepto de la realización de los proyectos relevantes iniciales es menor de USD\$34.0 millones de Dólares, las Aerolíneas Firmantes tendrán el derecho de exigir a Aerostar que invierta una cantidad igual a la diferencia entre los costos totales por la realización de los proyectos iniciales y la cantidad de USD\$34.0 millones de Dólares en realización de otros proyectos relevantes aprobados por las Aerolíneas Firmantes, sin que se realicen ajustes a las contribuciones anuales que éstas deberán pagar a Aerostar en términos de los Contratos de Uso de Aeropuerto. Al 31 de diciembre de 2020, la mayoría de estos proyectos de capital inicial han sido completados, y los que aún están en proceso están incluidos en el calendario del plan de capital de corto a mediano plazo.

Adicionalmente, Aerostar deberá realizar los proyectos relevantes que se requieran a efecto de dar

cumplimiento a cualquier ley aplicable o requisito de certificación de aeropuertos. Los Contratos de Uso de Aeropuerto, le permiten a Aerostar incrementar ciertas cuotas anuales a cargo de las Aerolíneas Firmantes en montos iguales a los costos anuales amortizados de cualquier proyecto relevante que sea ordenado por el gobierno.

Todos los proyectos relevantes relacionados con la operación, mantenimiento, construcción y rehabilitación de y mejoras al Aeropuerto LMM, deberán cumplir con los estándares, especificaciones, políticas, procedimientos y procesos descritos en los Estándares de Operación emitidos por la PRPA y la Autoridad de Asociaciones Públicas y Privadas de Puerto Rico. El propósito de los Estándares de Operación es establecer los requisitos mínimos de operación que Aerostar debe cumplir en la operación y mantenimiento del Aeropuerto LMM, en beneficio de Puerto Rico, la PRPA y las Aerolíneas Firmantes.

Plan de Mejora de Capacidad.

En términos de los Contratos de Uso de Aeropuerto, Aerostar y las Aerolíneas Firmantes acordaron un plan para la reconfiguración del Aeropuerto LMM, también conocido como el Plan de Mejora de Capacidad ("CEP", por sus siglas en inglés).

El CEP constó de tres etapas y es un proyecto de renovación y reconfiguración planeado y diseñado principalmente a fin de mejorar significativamente la eficiencia en cuanto a operaciones y pasajeros en el Aeropuerto LMM. La fase final fue concluida el 30 de septiembre de 2015.

Compromisos y Restricciones de la Propiedad.

El Arrendamiento LMM permite a cualquier persona que mantenga acciones representativas del capital o cualquier otra participación en Aerostar transferir su participación a cualquier persona, siempre que ello no constituya un "cambio de control" en términos del Arrendamiento LMM. En términos del Arrendamiento LMM, ocurrirá un cambio de control si (i) se realiza una transferencia del 50.0% o más de los derechos de voto directos o indirectos o participaciones pecuniarias en Aerostar a cualquier otra parte, (ii) se realice una transferencia de una parte a otra del poder directa o indirectamente de dirigir la administración y política de Aerostar, ya sea a través de participaciones o derechos de voto, mediante contrato o acuerdo de administración, a través de la designación de directores, funcionarios o custodios conjuntos, o de cualquier otra manera, o (iii) si ocurre una fusión, consolidación, combinación de negocios o venta substancial de todos los activos de Aerostar. Si la transferencia propuesta resultará en un cambio de control, deberá ser aprobada conforme a lo descrito en la presente Sección.

En adición a las restricciones en las transferencias impuestas por el Arrendamiento LMM, los Contratos de Uso de Aeropuerto restringen a Aerostar a la realización de transferencias de su participación en el Aeropuerto LMM o sus derechos derivados del Arrendamiento LMM, salvo que la transferencia en cuestión sea aprobada por las Aerolíneas Firmantes. Las Aerolíneas firmantes pueden negar la aprobación del cesionario si determinan razonablemente que la transferencia podría ser perjudicial para su negocio de transporte aéreo en el Aeropuerto LMM. Dicha determinación deberá tomar en cuenta uno o más de los siguientes factores: (i) la solidez financiera e integridad del cesionario; (ii) la experiencia del cesionario en la operación de aeropuertos y la realización de otros proyectos; y (iii) los antecedentes y reputación del cesionario propuesto. Las transferencias están permitidas siempre que no constituyan un "cambio de control", concepto definido de igual manera que en el Arrendamiento LMM.

Reportes, Información y Requisitos de Autorización.

El Arrendamiento LMM obliga a Aerostar a notificar a la PRPA todas las emergencias, accidentes e incidentes en el campo de aviación relevantes que se presenten en el Aeropuerto LMM. Asimismo, además de la obligación de presentar informes en términos de la legislación ambiental aplicable, Aerostar deberá notificar

a la PRPA sobre cualquier descarga, vertido o derrame de sustancias peligrosas en cantidades considerables, según dicho término se define en la legislación ambiental. En adición, Aerostar deberá proporcionar a la PRPA cualquier notificación que esté obligada a entregar a las Aerolíneas Firmantes en término de los Contratos de Uso de Aeropuerto, dentro de cinco días hábiles siguientes.

Aerostar también está obligada a proporcionar a la PRPA sus estados financieros no auditados por cada periodo de seis meses, dentro de los 60 días siguientes a la conclusión de cada uno de dichos periodos, y sus estados financieros auditados, dentro de los 120 días siguientes a la conclusión de cada año. Adicionalmente, el Arrendamiento LMM otorga a la PRPA o a cualquier otra autoridad gubernamental competente los derechos de auditoría e inspección durante toda la vigencia del Arrendamiento LMM, respecto de la operación del Aeropuerto LMM por parte de Aerostar.

De la misma manera, los Contratos de Uso de Aeropuerto obligan a Aerostar a conservar sus libros y registros relacionados con los Contratos de Uso de Aeropuerto y el cómputo de las cuotas pagaderas por parte de la Aerolíneas Firmantes en el Aeropuerto LMM o cerca de San Juan, Puerto Rico, durante por lo menos un periodo de 5 años, contados a partir de la fecha en que dichos libros y registros fueron generados. Además, las Aerolíneas Firmantes, a su propio costo y siempre que notifiquen a Aerostar con anticipación, tienen derecho a examinar, obtener copias, y auditar cualquier libro, registro o cuenta relacionados con la computación y pago de las contribuciones anuales a su cargo. Aerostar también está obligada a proporcionar a las Aerolíneas Firmantes cualquier notificación de accidente o reporte financiero que esté obligada a entregar a la PRPA en términos del Arrendamiento LMM.

Eventos de Incumplimiento, Terminación y Revocación del Arrendamiento LMM.

De conformidad con el Arrendamiento LMM, cualquiera de los siguientes constituye un evento de incumplimiento por parte de Aerostar:

- la falla en cumplimiento de cualquier obligación relevante en términos del Arrendamiento LMM;
- la falla de pago de las cantidades adeudadas a la PRPA;
- la falla reiterada en el cumplimiento de los requisitos de desempeño de los Estándares de Operación;
- la violación a las restricciones a transferencias impuestas por el Arrendamiento LMM;
- la falta de capacidad de Aerostar para pagar sus deudas vencidas, y
- la ejecución o embargo de todo o una parte sustancial del Aeropuerto LMM, como resultado de una hipoteca o gravamen.

Adicionalmente, el Arrendamiento LMM será automáticamente rescindido si Aerostar o cualquier subsidiaria, o el presidente, vicepresidentes, directores ejecutivos, directores o miembros del Consejo de Administración de Aerostar o cualquier subsidiaria fueran condenados o se declaran culpables respecto de la comisión de cualquiera de los delitos a que se refiere la Ley No. 458 de la Asamblea Legislativa de Puerto Rico, publicada el 29 de diciembre de 2000 o cualquier ley que la sustituya. De la misma manera, en caso de que Aerostar sea condenada por la comisión de un delito de integridad pública, distinto de un crimen en términos de la Ley No. 458, el Arrendamiento LMM se dará por terminado, de conformidad con lo dispuesto por la Ley No. 237 de la Asamblea Legislativa de Puerto Rico, publicada el 31 de agosto de 2004 o cualquier ley que la sustituya.

En caso de que ocurra cualquiera de los eventos de incumplimiento previamente descritos, la PRPA tiene el derecho de realizar todas o cualquiera de las siguientes:

- dar por terminado el Arrendamiento LMM, sujeto, en ciertos casos, al derecho de Aerostar de remediar el incumplimiento;
- si el incumplimiento consiste en la falta de pago por parte de Aerostar de cualquiera sus deudas, hacer el pago en nombre de Aerostar y ser reembolsada dentro de los tres días hábiles posteriores a la solicitud de reembolso que realice por escrito;
- remediar el incumplimiento y solicitar el reembolso los costos generados, más una cuota administrativa equivalente al 15.0% de dichos costos;
- solicitar el cumplimiento específico, mandamiento judicial u otros recursos de equivalentes si los daños son insuficientes para remediar el incumplimiento en cuestión;
- buscar recuperar las pérdidas generadas por el incumplimiento y ejercitar cualquier recurso disponible en contra de cualquier parte que deba responder por los daños o deudas en términos de la ley aplicable;
- apoderarse de cualquiera de los bienes de Aerostar que se encuentren en el Aeropuerto LMM;
- excluir o suspender a Aerostar por 10 años, de conformidad con el la Ley No. 29; y
- ejercer cualquier otro de sus derechos o recursos que se deriven del Arrendamiento LMM, la ley o la equidad.

Nuevos Aeropuertos Certificados como Aeropuertos Parte 139.

El Arrendamiento LMM otorga a Aerostar el derecho de recibir compensaciones de la PRPA si la PRPA o cualquier otra autoridad gubernamental creada bajo las leyes de Puerto Rico obtiene un certificado de aeropuertos bajo el CFR 14 Parte 139, que autorizara la prestación de servicios comerciales programados de pasajeros en cualquier otro aeropuerto localizado en Puerto Rico que no contara con dicho certificado al 27 de febrero de 2013 (i) antes del 27 de febrero de 2033, en cualquier aeropuerto localizado dentro del municipio de Ceiba, o (ii) antes del 27 de febrero de 2028, en cualquier aeropuerto localizado en Puerto Rico, fuera del municipio de Ceiba. La compensación debe restablecer a Aerostar en la misma posición económica que hubiera tenido de no haberse producido el evento descrito en este párrafo. La cantidad real de la compensación deberá calcularse de acuerdo con los términos del Arrendamiento LMM.

Desempeño Ambiental.

Nuestro negocio del Aeropuerto LMM está sujeto a las leyes federales y regulaciones de los Estados Unidos y de Puerto Rico relacionadas con la protección al ambiente. Las principales leyes ambientales incluyen la Ley Federal de Aire Limpio (*Clean Air Act*), que regula las emisiones atmosféricas, la Ley Federal de Agua Limpia (*Clean Water Act*), que regula las descargas de aguas residuales y pluviales, la Ley Federal de Conservación y Recuperación de Recursos (*Resource Conservation and Recovery*), que regula el manejo de residuos, y varias leyes y regulaciones de Puerto Rico, aplicables por el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales de Puerto Rico (*Puerto Rico Department of Natural and Environmental Resources*, o “DNER”, por sus siglas en inglés). El Aeropuerto LMM cuenta con varios permisos ambientales, incluyendo un permiso operativo por las emisiones de aires y un permiso para registro de generadores y transportadores de residuos no peligrosos, emitidos por la Junta de Calidad del Ambiente (que ha sido fusionada desde entonces con la DNER), una autorización para descargas de aguas residuales, emitida por la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados de Puerto Rico (*Puerto Rico Aqueduct and Sewer Authority*), y un permiso de almacenamiento de aceite usado, expedido por la autoridad municipal local.

El Aeropuerto LMM está sujeto las órdenes de autorización administrativa emitidas por la EPA, en virtud de su autoridad de acción correctiva que se deriva de la Ley de Conservación y Recuperación de Recursos. Las órdenes de autorización administrativa requieren la investigación y remediación de áreas de suelo y aguas subterráneas contaminadas, que se relacionen principal más no exclusivamente, con fugas y derrames de gasolina y combustible para aviones del sistema de hidrantes de combustible en el Aeropuerto LMM. La investigación y remediación de la contaminación está actualmente en marcha y se espera que continúe por varios años. En términos del Arrendamiento LMM, la Autoridad mantiene responsabilidad por cualquier contaminación que haya ocurrido con anterioridad al 27 de febrero de 2013, fecha en que Aerostar comenzó a operar el Aeropuerto LMM.

El nivel de regulación ambiental en Puerto Rico se ha incrementado en años recientes y la vigilancia del cumplimiento de la ley es más estricta. Esperamos que esta tendencia continúe. No esperamos que el cumplimiento con las leyes ambientales federales de Estados Unidos o las leyes ambientales de Puerto Rico tengan un efecto material en nuestra situación financiera o resultados de operación. No podemos asegurar, sin embargo, que las regulaciones ambientales o su ejecutoriedad no cambiarán de tal forma que nos pudiera ser requerida la realización de contribuciones adicionales de capital a Aerostar, lo que pudiera tener un efecto adverso en nuestros ingresos derivados de Aerostar.

MARCO REGULATORIO EN COLOMBIA

Legislación Aplicable en Colombia.

A continuación, mencionamos las principales leyes, reglamentos y disposiciones que regulan la operación de nuestros aeropuertos colombianos:

- La concesión que autoriza a Airplan a operar nuestros aeropuertos colombianos, la cual fue otorgada el 13 de marzo de 2008;
- Ley 80 de 1993, promulgada el 28 de octubre de 1993;
- Ley 105 de 1993, promulgada el 30 de diciembre de 1993;
- Ley 336 de 1996, promulgada el 20 de diciembre de 1996;
- Ley 1150 de 2007, promulgada el 16 de julio de 2007; y
- Decretos y resoluciones que regulan la actividad aeronáutica, promulgadas por el Ministerio de Transportes colombiano y Aerocivil.

Papel que desempeña la Agencia Nacional de Infraestructura.

La Agencia Nacional de Infraestructura ("ANI"), es parte del Ministerio de Transportes colombiano y constituye la principal institución responsable de las concesiones de infraestructura en Colombia. La ANI fue creada en el 2011 y asumió las funciones de su agencia predecesora, el Instituto Nacional de Concesiones. La ANI fue autorizada mediante el Decreto 4165 del 2011, para desempeñar las siguientes funciones:

- Identificar, evaluar y proponer iniciativas para concesiones u otras formas de servicios públicos;
- Planear la contratación y la ejecución de proyectos de concesiones u otras formas de asociaciones público-privadas para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública y de servicios relacionados, identificados por el gobierno colombiano;
- Definir los procedimientos para las etapas de los proyectos de concesiones, incluyendo la planeación, la pre-adjudicación, adjudicación y evaluación de los proyectos de concesiones u otras formas de asociaciones público-privadas;
- Coordinar los estudios e inspecciones para definir y recolectar información relacionada a los proyectos de infraestructura u otras formas de asociaciones público-privadas, incluyendo los estudios relacionados con las tarifas, valoraciones y temas ambientales;
- Supervisar la estructura técnica, legal y financiera de los proyectos de concesiones u otras formas de asociaciones público-privadas de conformidad con las políticas establecidas por las autoridades nacionales en materia de transportes y economía;
- Coordinar y gestionar los procesos de desarrollo relacionados con los proyectos de concesiones u otras formas de asociaciones público-privadas, incluyendo la contratación de licencias y permisos, así

como la negociación y adquisición de propiedades;

- Determinar y monitorear los proyectos de concesiones u otras formas de asociaciones público-privadas, así como proponer e implementar medidas relacionadas con la mitigación y gestión de riesgos;
- Verificar el cumplimiento de los titulares de las concesiones respecto de las obligaciones establecidas en los contratos de concesión, así como de las políticas y lineamientos emitidas por las autoridades relevantes; y
- Coordinar con las autoridades nacionales, tales como el Instituto Nacional de Vías y Aerocivil respecto de la estructura de transportes de los proyectos de concesiones u otras formas de asociaciones público-privadas.

En el 2013, la ANI sustituyó a Aerocivil como la agencia gubernamental responsable de la aplicación y gestión del contrato de concesión de Airplan.

Papel de Aerocivil

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil o Aerocivil, es una agencia gubernamental del Ministerio de Transportes colombiano. Aerocivil es el principal regulador de la aviación civil, la industria de aviación y del espacio aéreo colombiano. Aerocivil se encuentra autorizada por la Ley 105 de 1993 y el Decreto 260 de 2004, para desempeñar las siguientes funciones, entre otras:

- Supervisar y regular la navegación y transporte aéreo en Colombia;
- Colaborar con el Ministerio de Transportes y otras autorizadas a efecto de definir las políticas, lineamientos y los planes generales para la aeronáutica civil y el transporte aéreo en aras de un mayor desarrollo de Colombia;
- Monitorear y revisar el cumplimiento de las políticas nacionales e internacionales respecto de la aviación civil y el transporte aéreo;
- Promover e implementar estrategias para promover el desarrollo de los servicios del sector aeroportuario;
- Evaluar el cumplimiento de las regulaciones aeronáuticas y del transporte aéreo en los aeropuertos privados o en los aeropuertos otorgados en concesión;
- Promover la participación regional y los esquemas mixtos en la administración aeroportuaria;
- Establecer y aplicar las cuotas y tarifas para la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios o aquellos generados por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otra clase de ingreso o activo; y
- Organizar y operar las telecomunicaciones aeronáuticas.

En el 2013, Aerocivil fue reemplazada por ANI como la autoridad responsable de la aplicación y gestión del contrato de concesión de Airplan.

Papel del Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera

El Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera (“AOH”), es una entidad pública municipal que, conjuntamente con Aerocivil, otorgó la concesión en favor de Airplan en el 2008. La AOH tiene jurisdicción sobre la ubicación física del Aeropuerto de Enrique Olaya Herrera en Medellín. El AOH celebró un contrato administrativo con Aerocivil en 2007 para otorgar la concesión a Airplan. La AOH gestionó la concesión conjuntamente con Aerocivil y, tras la sustitución de ANI por Aerocivil en el contrato administrativo de 2007, lo hace también con ANI. De conformidad con el Decreto 2299 del 2001, el objeto y papel de AOH es la administración y desarrollo de una propiedad otorgada a la municipalidad de Medellín para la operación de instalaciones aeroportuarias. Con el objeto de cumplir ese mandato, AOH se encuentra legalmente facultada para asociarse con personas físicas, así como personas morales del sector privado o público.

Alcance de las Concesiones Colombianas y Obligaciones Generales de los Concesionarios.

El 13 de marzo de 2008, Aerocivil y AOH le concedieron a Airplan la concesión para llevar a cabo la administración, operación, desarrollo comercial, remodelación, mantenimiento y modernización del Aeropuerto Internacional José María Córdova en Rionegro y del Aeropuerto de Enrique Olaya Herrera en Medellín, el Aeropuerto Los Garzones en Montería, el Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt en Carepa, el Aeropuerto El Caraño en Quibdó y el Aeropuerto Las Brujas en Corozal.

El Contrato de concesión consiste de cuatro etapas:

- Una etapa inicial de 10 meses conocida como la etapa previa;
- Una etapa de adaptación y modernización, la cual se tenía previsto que tuviera una duración de cinco años, pero fue extendida hasta que todos los aeropuertos bajo la concesión hubieren celebrado su plan de inversión para el desarrollo de los aeropuertos;
- Una etapa de mantenimiento; y
- Una etapa de reversión, en la cual se da por terminada la concesión y la totalidad de los bienes inmuebles y demás bienes bajo la concesión son revertidos en favor del gobierno colombiano. Esta etapa final no puede tener una duración superior a los tres meses.

Completamos la etapa de adaptación y modernización el 6 de marzo de 2020 y estamos actualmente en la etapa de mantenimiento, la cual tenemos previsto que sea concluida en mayo de 2032. El plazo total de vigencia de la concesión depende de los ingresos generados por los aeropuertos colombianos. En lo particular, la concesión permanece vigente hasta la fecha en que ocurra cualquiera de los siguientes hechos: (i) los ingresos regulados que se hayan generado sean iguales a los ingresos regulados esperados, siempre y cuando el contrato de concesión haya estado vigente por un plazo de al menos 24 años; o (ii) el contrato de concesión haya estado vigente por un plazo de al menos 40 años, independientemente de que los ingresos regulados sean iguales a los ingresos esperados. En caso que nuestros aeropuertos colombianos hayan generado ingresos regulados iguales a los ingresos esperados antes del término del plazo de 25 años, el contrato de concesión permanecerá vigente hasta el término de dicho periodo. En consecuencia, nuestra administración toma en cuenta dichos factores para poder determinar el año en que concluirá el plazo de la concesión, que es 2032; sin embargo, de conformidad con ciertas directrices legales, el plazo de la concesión podría ser extendido hasta el 2048 en la medida en que se cumplan con los requisitos antes mencionados, establecidos por el otorgante.

La concesión establece una serie de obligaciones, incluyendo el pago de contraprestaciones por la concesión (una contraprestación fija, equivalente al 19% de los ingresos regulados y no regulados facturados por el titular de la concesión, misma que no puede ser modificada por ANI), la obtención de la aprobación expresa de ANI para los grandes proyectos de construcción, renovación o expansión, el cumplimiento con la legislación ambiental aplicable, la abstención de la prestación de servicios de transporte aéreo a pasajeros,

el pago de los costos y gastos para la resolución de disputas, la obtención de las licencias y permisos que sean necesarias para la realización de actividades al amparo de la concesión y cualesquier otros requisitos relacionados con la administración, explotación comercial, operación, gestión de recursos, adaptación u mantenimiento de los aeropuertos. No tenemos permitido ceder la concesión sin la previa autorización por escrito de parte de AOH y ANI.

El 25 de junio de 2008, de conformidad con el contrato de concesión, Airplan estuvo obligado a celebrar un contrato con Fiduciaria Bancolombia para la administración de los recursos de la concesión y el pago de las obligaciones a cargo del concesionario, al cual transfiere la totalidad de los ingresos brutos, así como los recursos de deuda y capital obtenidos para la ejecución de la concesión. La Fiduciaria mantendrá, de conformidad con las normas contables vigentes, un registro de todos y cada uno de los pagos y transferencias que sean efectuadas a terceros o al propio Concesionario con cargo a cualquiera de las cuentas del Fideicomiso. Lo anterior sin perjuicio de entender que la cesión de los ingresos regulados y de los ingresos no regulados que por este Contrato hacen los Concedentes se efectúa a favor del Concesionario y no del Fideicomiso, y que los recursos de deuda y capital que obtenga el Concesionario deberán estar adecuadamente registrados como tales en su propia contabilidad y no en la del Fideicomiso, ya que este se constituye únicamente para efectos de la administración de los recursos.

El fideicomisario mantiene, de conformidad con las normas de contabilidad vigentes, un registro de todos y cada uno de los pagos y transferencias que se efectúan a terceros o al propio concesionario, haciendo los cargos correspondientes a las cuentas del fideicomiso. Lo anterior se entiende sin perjuicio de la asignación de los ingresos regulados y no regulados al concesionario y no al fideicomiso. La deuda y los recursos de capital obtenidos por el concesionario se registran en las propias cuentas del concesionario y sólo se conservan a efectos de registro en el fideicomiso porque éste se constituye con el fin de administrar dichos recursos.

La constitución del fideicomiso se hizo mediante la celebración de un contrato de fideicomiso mercantil y de administración irrevocable cuyo plazo es el máximo autorizado por el Código de Comercio de Colombia.

Inversiones Comprometidas.

En el 2014 y 2016, Airplan y el gobierno colombiano llegaron a acuerdos por los plazos de tres años y 33 meses, respectivamente, en relación con los compromisos para inversiones para algunos de los aeropuertos de Airplan. En 2018 y 2019, celebramos convenios modificatorios a los contratos de 2014 y 2016 que ampliaron el plazo de esos acuerdos, pero no modificaron el monto de los compromisos de inversión. En el 2019, 2020 y 2021, el Aeropuerto Internacional José María Córdova contó con inversiones de USD\$9.1 millones de Dólares (COP\$29,790.5 millones de pesos colombianos), USD\$130,000 (COP\$462.3 millones de pesos colombianos), y USD\$222,476 (COP\$885.7 millones de pesos colombianos), respectivamente. En el 2018, el Aeropuerto El Caraño contó con inversiones de USD\$0.84 millones de Dólares (COP\$2,758.1 millones de pesos colombianos). Dichos montos han sido convertidos a un tipo de cambio de COP\$3,981.16 por 1 (un) Dólar, que corresponde a la tasa de cambio representativa del mercado colombiano al 31 de diciembre de 2021. El Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt, el Aeropuerto Enrique Olaya Herrera, el Aeropuerto Los Garzones y el Aeropuerto Las Brujas no contaron con inversiones con el gobierno colombiano para el 2019, 2020 y 2021.

El siguiente cuadro refleja un resumen de las inversiones comprometidas de capital para nuestros aeropuertos colombianos al 31 de diciembre de 2021.

Aeropuerto	Descripción del proyecto	Monto Invertido (en millones de COP\$)	Estatus a partir de 31 diciembre 2021
Montería	Renovación de pista	10,762.2	Completo
Corozal	Renovación de pista	5,757.5	Completo
Medellín (Rionegro)	Renovación de pista	28,304.3	Completo
Medellín	Renovación de pista	8,321.3	Completo
Quibdó	Renovación de pista	16,322.1	Completo
Carepa	Renovación de pista	13,622.5	Completo
Medellín (Rionegro)	Expansión de la terminal de salidas de pasajeros nacionales	22,588.6	Completo
Medellín (Rionegro)	Expansión de la terminal de salidas de pasajeros internacionales	25,492.5	Completo
Medellín (Rionegro)	Terminal de Conexiones	23,456.5	Completo
Medellín (Rionegro)	Expansión de la terminal internacional	37,749.4	Completo
Medellín (Rionegro)	Expansión de la terminal de cargo	99,725.2	Completo
Quibdó	Expansión de la terminal pasajeros	10,727.7	Completo
Quibdó	Construcción del centro comercial, hotel y librería	75,509.5	Completo
Quibdó	Expansión de la pista y plataforma	86,041.8	Completo
Montería	Expansión de la terminal de pasajeros	29,288.8	Completo

Compromisos y Restricciones de Propiedad.

De conformidad con el contrato de concesión, Airplan no debe permitir que las sociedades de participación estatal adquieran una participación controladora en su capital social. Adicionalmente, Airplan no debe permitir que se realicen cesiones de acciones por parte de accionistas que hayan contribuido su capacidad financiera o de experiencia permitiendo el cumplimiento de las condiciones necesarias durante el proceso de licitación para la concesión.

Reportes, Información y Requisitos de Autorización.

De conformidad con el contrato de concesión, ANI y la AOH designó a un supervisor con el objeto de coordinar y vigilar la implementación de la concesión de Colombia. Dicho supervisor está autorizado para emitir instrucciones respecto del cumplimiento del contrato de concesión, así como para solicitar la información que ANI o la AOH considere necesaria para verificar el cumplimiento con las obligaciones establecidas en la concesión.

A más tardar el 30 de abril de cada año, Airplan debe entregar al supervisor un reporte de un auditor independiente, conjuntamente con los estados financieros del año anterior. Adicionalmente, de forma trimestral, Airplan debe entregar los estados financieros a ANI o la AOH y al supervisor.

Durante la etapa de adaptación y modernización de la concesión, Airplan tiene la obligación bimestral de informar el estatus de la implementación de la concesión al supervisor, ANI y la AOH. De forma similar, durante la etapa de mantenimiento, Airplan tiene la obligación bimestral de entregar el estatus de la implementación de la concesión.

Airplan tiene la obligación de entregar cualquier información que le solicite el supervisor en relación con el contrato de concesión, dentro de un plazo de tres días a partir de la solicitud.

Sanciones, Terminación y Revocación de la Concesión en Colombia.

En caso de algún incumplimiento con el contrato de concesión colombiano, ANI y la AOH podría rescindir el contrato y determinar una multa por un monto calculado de acuerdo con la etapa en que se encuentre la concesión. Durante la etapa de adaptación y modernización, Airplan se encuentra sujeta a una sanción máxima de USD\$20 millones de Dólares. Durante la etapa de mantenimiento, dicha sanción máxima podría reducirse en 30.0%, 50.0% o 70.0%, según el momento en que ocurra el incumplimiento.

De conformidad con la ley colombiana aplicable y en los términos de la concesión, una concesión puede darse por terminada por cualquiera de los siguientes casos:

- se alcancen los ingresos esperados, una vez que el contrato de concesión haya estado vigente por un plazo de al menos 24 años;
- la concesión haya estado vigente por un plazo de 40 años, independientemente de que el concesionario haya alcanzado o no alcanzado los ingresos esperados;
- ANI o AOH den por terminada la concesión de forma unilateral, siempre y cuando haya ocurrido alguno de los siguientes casos:
- Se requiera dar por terminada la concesión por requisito de servicio público o por cuestiones de orden público,
- La disolución del concesionario,
- La quiebra del concesionario,
- La suspensión de pagos, quiebra o el embargo judicial del concesionario afecten adversamente su habilidad para cumplir con el contrato de concesión, o
- La declaración de inhabilitación por ANI o AOH en consecuencia de algún incumplimiento material por el concesionario que afecte de forma significativa la implementación de la concesión, incluyendo en caso que el concesionario no subsane las multas que le hayan determinado por un incumplimiento con el contrato de concesión.

En caso que ANI o AOH declaren la inhabilitación, tendrán la facultad de llevar a cabo una serie de acciones adicionales a la terminación del contrato de concesión, incluyendo la imposición de multas a Airplan y el inicio de reclamaciones por daños que hayan sufrido con motivo del incumplimiento de la concesión. La inhabilitación también le restringe al concesionario contratar con una entidad pública por un periodo de 5 años. Esta prohibición también es aplicable para los accionistas del concesionario.

De conformidad con las leyes colombianas aplicables y los términos de la concesión colombiana, podría rescindirse una concesión bajo ciertas condiciones, incluyendo por la terminación unilateral y la inhabilitación descrita anteriormente.

Sobre el otorgamiento de concesiones colombianas a nuevos aeropuertos.

El gobierno colombiano podría otorgar nuevas concesiones para la gestión, operación y desarrollo de aeropuertos. Dichas concesiones podrían ser otorgadas mediante un proceso de licitación. Los licitadores pueden ser nacionales o internacionales y pueden participar en licitaciones públicas ya sea de forma

individual o mediante estructuras de participación conjunta.

Al amparo de dichas estructuras de participación conjunta, la ley colombiana permite la existencia de consorcios, alianzas temporales o sociedades que se espere puedan ser constituidas. El proceso de licitación consiste de diversas fases, incluyendo el aviso al público, y convocatorias para la propuesta de proyecto, así como la viabilidad técnica y los estudios presupuestales que lleve a cabo la entidad contratante.

Una vez que haya iniciado el proceso de licitación, los licitantes deben presentar sus observaciones y comentarios a la convocatoria de la propuesta de proyecto. Una vez que la entidad contratante publique la versión final de la convocatoria para las propuestas del proyecto, se dará por terminada la licitación y los licitantes presentarán sus propuestas. La entidad contratante revisará cada propuesta y publicará un reporte con la determinación con sus observaciones y comentarios a cada licitante, los cuales podrán someter modificaciones a sus propuestas de conformidad con los términos de la convocatoria original de propuestas.

Desempeño Ambiental.

Nuestras operaciones colombianas están sujetas a las leyes nacionales, regionales y municipales, reglamentos y estándares oficiales en relación con la protección del medio ambiente y recursos naturales. Las principales leyes ambientales incluyen la Ley de 1682 de 2013, la cual regula el régimen ambiental aplicable a los proyectos de transportes e infraestructura en Colombia, así como el Decreto 1076 de 2017, el cual regula las licencias y permisos ambientales.

De conformidad con la Ley 1682 de 2013, el concesionario asume la responsabilidad de obtener las autorizaciones administrativas necesarias para el inicio de actividades bajo la concesión, incluyendo las licencias y permisos ambientales. De conformidad con la Ley 1682 de 2013, el mantenimiento, rehabilitación y mejoras de las actividades relacionadas con la concesión no requieren de licencias ambientales, sin embargo, el concesionario debe presentar a ANI con un plan que sirva como lineamiento a efecto de que ANI y las autoridades ambientales puedan llevar a cabo la supervisión ambiental y den seguimiento a las actividades bajo la concesión.

En términos de la ley colombiana, el concesionario debe obtener ciertos permisos ambientales para las actividades de construcción. El Decreto 1076 de 2017 requiere una licencia ambiental para determinadas actividades que puedan causar un deterioro de los recursos naturales renovables y que puedan modificar significativamente el panorama circunvecino.

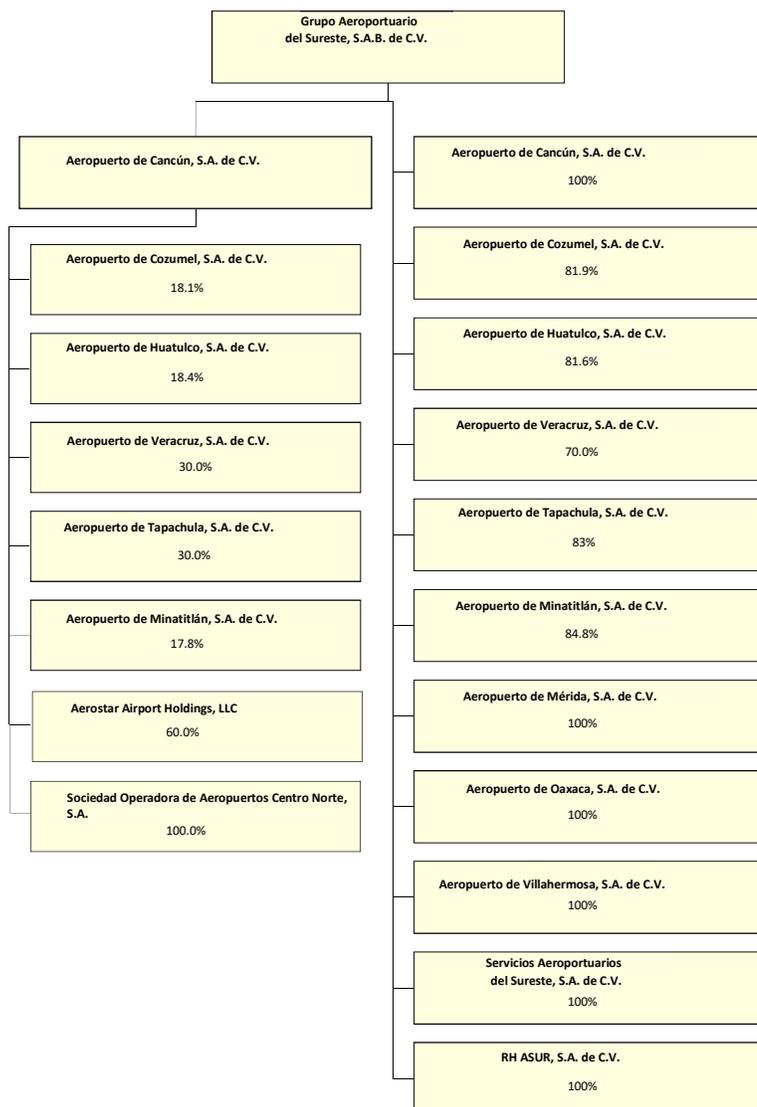
Las modificaciones a las leyes y reglamentos ambientales o la adopción en Colombia de leyes y reglamentos más estrictos podrían resultar en la necesidad de obtener inversiones que es posible que no se tengan previstas en el programa de gastos de capital y que podrían ocasionar un efecto material adverso en nuestro negocio, resultados de operación y condición financiera.

No obstante que actualmente no esperamos que el cumplimiento con las leyes ambientales colombianas pueda resultar en un efecto material adverso en nuestra condición financiera o resultados de operación, no podemos garantizar, sin embargo, que no cambien las regulaciones ambientales o su aplicación, en alguna forma que pueda causar un efecto material adverso en nuestro negocio, resultados de operación, prospectos o condición financiera.

ESTRUCTURA CORPORATIVA.

La siguiente tabla señala nuestras subsidiarias consolidadas al 31 de diciembre de 2021, así como el porcentaje de nuestra participación directa e indirecta en las mismas.

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



DESCRIPCIÓN DE SUS PRINCIPALES ACTIVOS.

En términos de la Ley General de Bienes Nacionales, todos los bienes inmuebles de nuestros aeropuertos mexicanos son propiedad de la Nación. Cada una de nuestras concesiones mexicanas tiene vigencia hasta el año 2048, aunque la vigencia de cada concesión se puede prorrogar una o más veces hasta por cincuenta años adicionales. La prórroga estará sujeta a (i) la opinión favorable de la SHCP, respecto de la rentabilidad y de la contraprestación por la concesión aplicable para cada concesión para el periodo de la prórroga (según se describe con mayor detalle en la sección de Marco Regulatorio en México), y (ii) que nosotros aprobemos las modificaciones a la concesión que pueda imponer la SICT y (iii) nuestro cumplimiento a los términos establecidos para nuestras concesiones mexicanas actuales. Al vencimiento de nuestras concesiones mexicanas, los activos se revierten automáticamente a la Nación, incluyendo las mejoras realizadas, libres de todo gravamen o limitación de dominio y estaremos obligados a indemnizar al gobierno federal por todos los daños causados a dichos bienes, excepto por aquellos causados por el uso y desgaste normal de los mismos.

De conformidad con el contrato de concesión de Airplan, la totalidad de los bienes inmuebles y muebles en nuestros aeropuertos colombianos son propiedad del gobierno colombiano. Nuestra administración toma en cuenta dichos factores para poder determinar el año en que concluirá el plazo de la concesión, que es 2032; sin embargo, de conformidad con ciertas directrices legales, el plazo de la concesión podría ser extendido hasta el 2048 en la medida en que se cumplan con los requisitos establecidos por el otorgante. Sin embargo, la concesión podría no ser extendida. El contrato de concesión establece dos categorías de propiedad: la propiedad aeroportuaria (otorgada para el desarrollo e implementación del contrato de concesión) y la propiedad aeronáutica (controlada y operada por ANI y AOH con la finalidad de facilitar la navegación aeronáutica). La concesión no le otorga el control al concesionario sobre la propiedad aeronáutica, incluyendo los edificios y otros bienes inmuebles fuera de los aeropuertos colombianos. A la terminación de la concesión, la totalidad de los bienes inmuebles y muebles en nuestros aeropuertos colombianos será revertida en favor del gobierno colombiano.

Nuestras oficinas corporativas están ubicadas en la Ciudad de México, con una superficie rentable de 742.64 metros cuadrados. También rentamos dos bodegas localizadas en la Ciudad de México con una superficie de aproximadamente 128 metros cuadrados.

Mantenemos una cobertura integral de seguros sobre los principales bienes de nuestros aeropuertos y otras propiedades, con sujeción a los límites normales, contra daños ocasionados por desastres naturales, accidentes o eventos similares. No mantenemos seguro por interrupción de negocios.

Revisión operativa y financiera y perspectivas.

El siguiente análisis no debe ser considerado como una evaluación legal integral de la situación financiera de ASUR, debe leerse en conjunto con nuestros estados financieros consolidados y las notas a los estados financieros. No incluye toda la información incluida en los estados financieros consolidados. Se debe leer nuestros estados financieros consolidados para obtener un mejor entendimiento de nuestro negocio y nuestros resultados históricos de las operaciones.

Los estados financieros que se incluyen en el presente informe fueron preparados de conformidad con las IFRS, según fueron emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad ("IASB", por sus siglas en inglés) y sus interpretaciones ("IFRSIC", por sus siglas en inglés).

Panorama General.

Operamos 9 aeropuertos en la región sureste de México bajo las concesiones otorgadas por el gobierno federal mexicano, 6 aeropuertos en Colombia, bajo las concesiones otorgadas por el gobierno colombiano, así como el Aeropuerto LMM en San Juan, Puerto Rico. Parte importante de nuestros ingresos derivan de la prestación de nuestros servicios aeronáuticos, mismos que generalmente están relacionados con el uso de nuestras instalaciones aeroportuarias por parte de aerolíneas y pasajeros. Por ejemplo, en el 2019, 2020 y 2021, los ingresos aeronáuticos representaron el 57.1%, 42.9% y 50.1%, respectivamente, de nuestros ingresos totales. La razón principal de los cambios en la proporción de ingresos por servicios aeronáuticos consiste en las variaciones en el tráfico de pasajeros y el volumen de carga. Todos nuestros ingresos por servicios aeronáuticos son regulados y, por lo tanto, se ven afectados por la tarifa máxima que estamos permitidos cobrar en nuestros aeropuertos mexicanos, en términos del sistema de regulación tarifaria establecido por la SICT. El sistema de regulación tarifaria nos permite cobrar hasta una tarifa máxima por cada unidad de volumen de tráfico (la cual es medida en unidades de tráfico de trabajo) de nuestros aeropuertos mexicanos. De esta forma, el aumento en los servicios aeronáuticos, tales como volumen de pasajeros y carga, y por consiguiente el número de unidades de tráfico de trabajo que manejamos, tiende a generar un aumento en los ingresos.

También obtenemos ingresos derivados de servicios no aeronáuticos, que principalmente se refieren a aquellos servicios comerciales ofrecidos en nuestros aeropuertos, como es el caso del arrendamiento de espacio para tiendas, restaurantes y otros proveedores de servicios. En nuestros aeropuertos mexicanos, los ingresos por servicios no aeronáuticos no se encuentran sujetos al sistema de regulación tarifaria establecido por la SICT. En consecuencia, nuestros ingresos no aeronáuticos son principalmente afectados por el conjunto de los servicios comerciales ofrecidos en los mismos, los contratos que tenemos con los proveedores de tales servicios comerciales y nuestra capacidad de aumentar las tarifas cobradas a esos proveedores de servicios, y en menor grado al tráfico de pasajeros en nuestros aeropuertos. Aunque estimamos que nuestros ingresos aeronáuticos continuarán representando la mayoría de nuestros futuros ingresos, el crecimiento de nuestros ingresos por actividades comerciales ha excedido y estimamos que continuará excediendo la tasa de crecimiento de nuestros ingresos por servicios aeronáuticos.

Acontecimientos Relevantes.

El Brote de COVID-19.

El 20 de marzo de 2020, Estados Unidos cerró su frontera con México, salvo para permitir viajes esenciales, de negocios y de comercio. Desde el 8 de noviembre de 2021, la frontera terrestre entre México y Estados Unidos permanece abierta para viajes no esenciales. A partir del 6 diciembre de 2021, todos los pasajeros que lleguen a Estados Unidos en vuelos internacionales, deben presentar una prueba negativa de COVID-19, realizada con un día de anterioridad a la fecha de salida, junto con un comprobante de vacunación. El 23 de marzo de 2020, la FAA aprobó una solicitud del Gobernador de Puerto Rico para redirigir todos los vuelos comerciales con destino a Puerto Rico a través del Aeropuerto LMM y que todos los pasajeros fueran examinados por representantes del Departamento de Salud de Puerto Rico. A partir del 15 de Julio de 2020, el Gobernador de Puerto Rico, comenzó a implementar las siguientes medidas adicionales: todos los pasajeros deberán usar cubrebocas, llenar una declaración del Departamento de Salud de Puerto Rico y presentar un resultado negativo de la prueba PCR molecular de COVID-19, tomada dentro de las 72 horas anteriores a su llegada para evitar la cuarentena de dos semanas. Desde el 10 de marzo de 2022, los viajeros nacionales no necesitan presentar un comprobante de vacunación o una prueba negativa de COVID-19 antes de su llegada, y los pasajeros que lleguen en vuelos internacionales deberán presentar un resultado negativo en una prueba realizada un día antes de su llegada junto con un comprobante de vacunación, El Aeropuerto LMM permanece abierto y en funcionamiento y al 31 de diciembre de 2021, nuestro volumen total de tráfico de pasajeros aumentó un 99.8% en comparación con el mismo periodo en

2020.

Actualmente no hay restricciones de viaje para Colombia relacionadas con el COVID-19. Sin embargo, a partir del 23 de marzo de 2020, Colombia prohibió temporalmente la entrada de pasajeros a su territorio, incluyendo a sus propios ciudadanos, y el 24 de marzo de 2020, Colombia comenzó una cuarentena a nivel nacional, que inicialmente estaba programada para durar hasta el 13 de abril de 2020. Posteriormente en diversas ocasiones la cuarentena fue extendida hasta el 31 de agosto de 2020. A partir del 23 de marzo de 2020, todos los vuelos internacionales, incluyendo los vuelos de conexión en Colombia fueron suspendidos por el gobierno colombiano. Dicha suspensión fue extendida hasta el 21 de septiembre de 2020, con ciertas excepciones para emergencias humanitarias y el transporte de carga y mercancías, entre otros. Los viajes aéreos nacionales en Colombia fueron suspendidos a partir del 25 de marzo de 2020, y en consecuencia, nuestras operaciones de aviación comercial en Colombia fueron suspendidas a partir de dichas fechas. A partir del 1 de septiembre de 2020, varios de nuestros aeropuertos colombianos reanudaron los viajes comerciales de pasajeros bajo la fase inicial del plan de conectividad gradual anunciado por la Autoridad de la Aviación Civil de Colombia, y para el 2 de octubre de 2020, todos los aeropuertos de Colombia habían reanudado los viajes comerciales de pasajeros. Los viajes internacionales a Colombia fueron reanudados el 21 de septiembre de 2020, aunque de manera limitada, como parte de la reactivación gradual de país. A partir del 1 de febrero de 2022, Colombia reintrodujo que se requiriera una prueba negativa de COVID-19 para ingresar a su territorio. A partir del 31 de diciembre de 2021, los pasajeros provenientes de vuelos internacionales a Colombia deberán de presentar su comprobante de vacunación, y los pasajeros que no cuenten con el esquema completo de vacunación deberán presentar una prueba molecular de PCR negativa de COVID-19 tomada dentro de las 72 horas anteriores a su salida hacia Colombia. Nuestros aeropuertos colombianos permanecen abiertos y en funcionamiento, y al 31 de diciembre de 2021, nuestro tráfico total de pasajeros incrementó un 149.82% en comparación con el mismo periodo en el 2020.

El gobierno mexicano ha puesto en práctica diversas medidas para controlar la propagación del COVID-19, incluidas acciones extraordinarias, como el cierre de escuelas y la suspensión de actividades no esenciales, en las regiones más afectadas del país. Para efectos de dichas medidas, los aeropuertos fueron considerados esenciales y nuestros aeropuertos mexicanos han continuado en operación. En junio de 2020, el gobierno federal mexicano implementó un sistema de semáforo de cuatro colores para indicar el riesgo y las restricciones impuestas en cada una de las 32 entidades federativas de México. Bajo el color “rojo” del semáforo, únicamente se permiten actividades esenciales. Desde el 21 de marzo de 2022, la Ciudad de México y el resto de las entidades federativas en los que contamos con aeropuertos están en color verde. El sistema de semáforo se actualiza cada quince días. No podemos garantizar que cualquier área que actualmente se encuentre clasificada en verde, amarillo o naranja, no pueda ser clasificada como rojo en el futuro, lo que podría resultar en restricciones a, entre otras cosas, el acceso a las playas y disminuciones en la capacidad permitida en los hoteles. Además, diversos aeropuertos mexicanos han implementado zonas para realizar pruebas de COVID-19 que están certificados por el gobierno, que son operados por terceros y a los cuales en los aeropuertos de Cancún, Cozumel, Mérida, Veracruz y Oaxaca se les ha otorgado el espacio para prestar este servicio.

El alcance total del impacto continuo de la pandemia COVID-19 en los resultados operativos y financieros a largo plazo de la Compañía dependerá de acontecimientos futuros, incluidos aquellos que están fuera de nuestro control relacionados con la eficacia y velocidad de los programas de vacunación para frenar la propagación del virus, la aparición y propagación de nuevas variantes del virus como las variantes Delta y Ómicron, las cuales pueden ser resistentes a las vacunas aprobadas, y las pruebas para los pasajeros, el uso obligatorio de cubrebocas y otras restricciones a los viajes, lo cual es muy incierto y no puede predecirse. Incluso en los casos en los que se han levantado o reducido las recomendaciones y restricciones formales, el aumento en la propagación o aparición del COVID-19, podría resultar en la re-implementación de, o en el incremento de dichas recomendaciones y restricciones formales.

Algunos de nuestros clientes de aerolíneas, así como otros clientes y arrendatarios nos han solicitado asistencia, en forma de descuento en los pagos a nuestro favor o en el diferimiento de dichos pagos.

Continuamos en discusiones comerciales con esos clientes y arrendatarios respecto de sus contratos. Al 31 de diciembre de 2021, nuestra reserva de cuentas incobrables disminuyó en comparación con el mismo periodo en el 2020, lo cual puede ser atribuido al hecho de que algunos de nuestros clientes de aerolíneas recibieron asistencia financiera por la Ley CARES, así como al hecho de que la recuperación en el tráfico de pasajeros le permitió a los inquilinos pagarnos los montos que nos adeudaban. No obstante los efectos continuos derivados de la pandemia por COVID-19 sobre las aerolíneas, podría no haber asistencia financiera adicional en el futuro para nuestros clientes aerolíneas, ni tampoco asistencia gubernamental similar para nuestros clientes aerolíneas ubicados fuera de los Estados Unidos.

El 12 de mayo de 2020, el gobierno de los Estados Unidos, a través de la FAA, le otorgó asistencia financiera a Aerostar en términos de la Ley CARES en un monto de USD\$33.4 millones de Dólares (aproximadamente \$717.6 millones de Pesos) como respuesta a los efectos del COVID-19. Dichos fondos podrían ser utilizados por la Compañía dentro de un plazo de cuatro años y para cualquier destino que los ingresos aeroportuarios puedan ser legalmente utilizados, excepto para nuevos proyectos de desarrollo aeroportuarios. Asimismo, Aerostar tuvo derecho a recibir fondos adicionales en términos de la segunda vuelta de apoyos conforme a la Ley de Apropriación Suplementaria de Respuesta y Alivio del Coronavirus (*Coronavirus Response and Relief Supplemental Appropriation Act* (CRRSAA Act)), de los Estados Unidos, que fue promulgada por el presidente de los Estados Unidos el 27 de diciembre de 2020. El 18 de febrero de 2021, se recibió la confirmación oficial de que la FAA le otorgaría asistencia federal adicional a Aerostar en un monto de USD\$10.6 millones de Dólares (aproximadamente \$210.6 millones de Pesos), que será reconocido una vez que se reciba, sujeto a la verificación de gastos por las autoridades relevantes. A la fecha, no se han llevado a cabo verificaciones y no se han recibido reembolsos en relación con dicha segunda vuelta de asistencia. No podemos garantizar que podremos utilizar los fondos de asistencia otorgados a Aerostar en su totalidad, o que recibiremos asistencia financiera adicional por parte del gobierno de los Estados Unidos o cualquier otro gobierno.

La pandemia de COVID-19 ha tenido efectos negativos significativos sobre nuestras operaciones en el 2020 y los efectos futuros de la pandemia continúan siendo inciertos. Hemos visto una disminución importante en el tráfico de pasajeros en Puerto Rico, México y Colombia en el 2020 con motivo de las acciones tomadas por parte de los gobiernos de México, Estados Unidos, Colombia y otros gobiernos, así como por la disminución general en la demanda de servicios aéreos con motivo de la pandemia de COVID-19. Hemos tomado una serie de acciones en respuesta a la reducción de la demanda por el viaje aéreo, incluyendo (a) el cierre temporal de las terminales 2 y 3 del Aeropuerto de Cancún, (que fueron abiertas nuevamente el 14 de julio de 2020 y el 1 de octubre de 2020, respectivamente) (b) iniciativas de reducción de costos, aunque la mayoría de nuestra estructura de costos es fija, y (c) nuevos acuerdos en México y en Colombia con diversos clientes comerciales y de aerolíneas para la extensión del plazo de sus pagos, mediante la firma de pagarés con vencimiento menor a un año, incluyendo por concepto de adeudos anteriores. La mayoría de nuestra estructura de costos es fija, y el impacto de la reducción de costos no se espera que sea significativo frente al declive potencial de ingresos como resultado de la interrupción en el tráfico de pasajeros en las operaciones de la Compañía. Hemos establecido protocolos de salud y seguridad destinados a mejorar el bienestar de los pasajeros y del personal operativo esencial en los aeropuertos que operamos. Se requiere equipo de protección para el personal que labora en las instalaciones, así como prácticas de sanitización en línea con las directrices establecidas por las autoridades sanitarias locales. Asimismo, hemos implementado una política de trabajo remoto para el personal, en la medida posible.

Toda vez que en ciertos casos se han disminuido las advertencias y restricciones formales, parcialmente con motivo de la posibilidad de hacer pruebas de COVID-19 y la vacunación, es posible que dichas advertencias o restricciones puedan ser reestablecidas en el futuro con la propagación de nuevas variantes del virus. En Puerto Rico, México y Colombia, nuestro tráfico aéreo total aumentó en un 79.1%, 67.7% y 115.4%, respectivamente, en el 2021 en comparación con el 2020, y disminuyó un 14.7% y 12.6% en México y Colombia, respectivamente, y aumentó un 2.5% en Puerto Rico en comparación con el mismo periodo en el 2019. Sin embargo, no podemos predecir si el incremento continuará o en qué medida, y prevemos que en el 2021 el COVID-19 continúe afectando los países y regiones en que operamos.

Participamos en un programa de amnistía fiscal implementado por el gobierno federal mexicano.

Al concluir la licitación de las acciones del grupo aeroportuario mexicano que se convirtió en ASUR, la SICT accedió a que el concesionario amortizara el valor de la concesión a una tasa anual del 15.0% para efectos fiscales. Contrario a lo anterior, en febrero de 2012 la SHCP determinó que la decisión de la SICT era inválida y que debería haberse aplicado una tasa del 2.0%. En abril de 2012 interpusimos una apelación para revocar dicha determinación. En mayo de 2013, mientras nuestra apelación continuaba pendiente de resolución, el gobierno federal implementó un programa de amnistía fiscal para impuestos federales, en el cual participamos mediante el pago de \$128.3 millones de Pesos, a fin de saldar la reclamación formulada por la SHCP únicamente con respecto al impuesto sobre la renta. Sin embargo, nuestra participación en el programa de amnistía fiscal no tuvo impacto en nuestra apelación independiente respecto del monto de las distribuciones adeudadas por ASUR con respecto a la participación obligatoria de los trabajadores en las utilidades de las empresas, establecida por la Ley Federal del Trabajo. Al 8 de abril de 2022, nuestra apelación continúa pendiente de resolución respecto de dichas distribuciones. En caso de que perdiéramos la apelación, estimamos que nos podría ser requerido el pago de \$116.0 millones de Pesos adicionales.

Volumen y Composición del Tráfico de Pasajeros.

Nuestra fuente principal de ingresos en nuestros aeropuertos mexicanos y colombianos son las cuotas que cobramos a las aerolíneas por cada pasajero saliendo de las terminales aeroportuarias que nosotros operamos (excepto diplomáticos, infantes y pasajeros en tránsito y conexión). En el 2019, 2020 y 2021, las cuotas de pasajeros representaron el 73.0%, 60.9% y 73.3% de nuestros ingresos por servicios aeronáuticos y el 41.6%, 26.1% y 36.7%, respectivamente, de nuestros ingresos totales. De esta manera, el número de pasajeros que utilizan nuestros aeropuertos es el factor principal de nuestros resultados de operación.

Volúmenes en México

En el 2019, 2020 y 2021, aproximadamente el 48.8%, 55.9% y 51.7%, respectivamente, de los pasajeros que viajaron a través de nuestros aeropuertos mexicanos fueron nacionales. El número total de pasajeros nacionales en México en el 2021, incrementó en 62.8% en comparación con el 2020. En el 2019, 2020 y 2021, el 51.2%, 44.1% y 48.3% de los pasajeros que viajaron a través de nuestros aeropuertos mexicanos fueron internacionales. Durante el 2019, 2020 y 2021, el 25.9%, 14.8% y 21.1%, respectivamente, de nuestros ingresos totales provinieron de los cargos a pasajeros cobrados a los pasajeros internacionales viajando a través de nuestros aeropuertos.

Históricamente, la mayoría de nuestros pasajeros internacionales viajando a través de nuestros aeropuertos mexicanos, ha viajado en vuelos con origen de o con destino a los Estados Unidos. Por ejemplo, durante el 2019, 2020 y 2021, el 28.5%, 29.2% y 36.9% del total de pasajeros y el 55.7%, 66.2% y 76.4%, respectivamente, de los pasajeros internacionales viajando a través de nuestros aeropuertos mexicanos, llegaron o partieron de nuestros aeropuertos en vuelos con origen en, o destino a, los Estados Unidos. En consecuencia, nuestros resultados de operación pueden verse afectados de manera importante por, entre otras causas, las condiciones políticas, económicas y otras de los Estados Unidos, particularmente las tendencias y acontecimientos que afectan los viajes de placer y el consumo. Para mayor información sobre la potencial influencia de las condiciones políticas y económicas de los Estados Unidos, ver "*Factores de Riesgo - Los cambios en la política migratoria y fronteriza de los Estados Unidos podrían afectar adversamente el tráfico de o con destino a México y Colombia*".

En 2021, tuvimos 29.1 millones de pasajeros viajando a través de nuestros aeropuertos mexicanos.

Volúmenes en Puerto Rico.

La mayoría del volumen del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto LMM consiste de pasajeros nacionales viajando desde la parte continental de los Estados Unidos. En el 2021, el 94.4% y el 5.6% de los pasajeros viajando a través del Aeropuerto LMM fueron nacionales e internacionales, respectivamente. Al igual que en México, nuestros resultados en Puerto Rico pueden verse afectados de manera importante por las condiciones económicas y políticas de los Estados Unidos. Además, esperamos que los volúmenes del tráfico de pasajeros sean impulsados por los esfuerzos de reconstrucción por el Huracán María. Para mayor información, ver "Factores de Riesgo – Riesgos Relacionados con Nuestras Operaciones – *Huracanes y otros desastres naturales han afectado adversamente nuestro negocio en el pasado y podrían hacerlo de nuevo en el futuro.*"

En el 2021, tuvimos 9.7 millones de pasajeros viajando a través del Aeropuerto LMM.

Volúmenes en Colombia.

La mayoría del volumen del tráfico de pasajeros en nuestros aeropuertos colombianos consiste de pasajeros nacionales. En el 2021, el 85.3% y 14.7% de los pasajeros que viajaron a través de nuestros aeropuertos colombianos fueron nacionales e internacionales, respectivamente. De los pasajeros internacionales viajando a través de nuestros aeropuertos colombianos, aproximadamente el 54.0% llegaron o partieron de los Estados Unidos. Al igual que en México o Puerto Rico, nuestros resultados en Colombia pueden verse afectados de manera importante por las condiciones políticas y económicas de los Estados Unidos.

En el 2021, tuvimos 10.5 millones de pasajeros viajando a través de nuestros aeropuertos colombianos.

Información Financiera Seleccionada

Clasificación de Ingresos y Regulación Tarifaria.

Para la preparación de nuestros estados financieros consolidados, clasificamos nuestros ingresos en tres categorías: ingresos por servicios aeronáuticos, ingresos por servicios no aeronáuticos e ingresos derivados de servicios de construcción. Nuestros ingresos por servicios aeronáuticos derivan de las cuotas a pasajeros, cuotas por aterrizaje, cuotas por estacionamiento de aeronaves, cuotas por servicios de seguridad en los aeropuertos y cuotas por el uso de abordadores. Los ingresos por servicios no aeronáuticos son asociados con el arrendamiento de espacio en nuestros aeropuertos a aerolíneas, comerciantes y otros arrendatarios comerciales, tarifas de acceso cobradas a prestadores de servicios complementarios en nuestros aeropuertos y diversas actividades relacionadas. Adicionalmente, los servicios que prestamos al efectuar mejoras o construcciones a los activos concesionados son reconocidos como ingresos por servicios de construcción.

Los ingresos en nuestros aeropuertos mexicanos y colombianos se encuentran sujetos a un sistema de regulación tarifaria. Bajo este sistema, una parte importante de nuestros ingresos tales como los ingresos por cuotas a pasajeros, cuotas por aterrizaje, cuotas por estacionamiento de aeronaves y tarifas de acceso cobradas a terceros que proporcionan servicios en nuestros aeropuertos, están regulados. Con base en la clasificación de nuestros ingresos para la preparación de nuestros estados financieros, nuestros ingresos por servicios aeronáuticos y algunos de nuestros servicios no aeronáuticos, tales como tarifas de acceso cobradas a terceros que proporcionan servicios complementarios en nuestros aeropuertos mexicanos, están regulados por las autoridades relevantes. El sistema de regulación tarifaria aplicable a nuestros aeropuertos mexicanos establece una tasa anual máxima en pesos para cada aeropuerto, que es la cantidad máxima anual de ingresos por unidades de tráfico (igual a 100 kg. de carga por pasajero) que podemos ganar en ese aeropuerto derivado de los servicios regulados. Las tarifas máximas para nuestros aeropuertos han sido determinadas para cada año hasta el 31 de diciembre de 2021. En Colombia, Aerocivil establece las cuotas y tarifas respecto de los ingresos aeronáuticos en nuestros aeropuertos colombianos. Cada año, nuestra subsidiaria Airplan está obligada a actualizar las cuotas y tarifas relacionadas a su concesión, las cuales son sometidas a la revisión y aprobación de Aerocivil.

Los ingresos aeronáuticos en el Aeropuerto LMM no se encuentran directamente reguladas por el gobierno. Sin embargo, los servicios aeronáuticos en el Aeropuerto LMM se encuentran limitados por los términos de los Contratos de Uso de Aeropuerto, que rigen la relación entre nuestra subsidiaria Aerostar y las principales aerolíneas que atienden el Aeropuerto LMM. De conformidad con los términos del contrato, Aerostar tiene derecho a recibir una aportación de USD\$62 millones de Dólares durante los primeros cinco años de vigencia. A partir del sexto año, la aportación del año previo incrementa de acuerdo con el ajuste al índice de precios al consumidor basado en el índice de inflación general en los Estados Unidos.

En el 2019, 2020 y 2021, el 57.9%, 37.4% y 48.1%, respectivamente, de nuestros ingresos totales derivadas de nuestras operaciones mexicanas y el 6.7%, 8.9% y 6.5%, respectivamente, de nuestros ingresos no aeronáuticos provinieron de fuentes de ingresos regulados en nuestros aeropuertos mexicanos. Los ingresos asociados con el arrendamiento de espacio en nuestras terminales (excepto el espacio arrendado a aerolíneas y otros espacios considerados como esenciales para nuestros aeropuertos mexicanos por la SICT) así como los ingresos derivados de la construcción actualmente no están regulados bajo el sistema de regulación tarifaria establecido por la SICT en México. En el 2021, el 72.0% de nuestros ingresos totales derivados de nuestras operaciones colombianas fueron obtenidos de fuentes de ingresos regulados. En Colombia, Aerocivil establece las tarifas aplicables a las fuentes de ingresos reguladas en nuestros aeropuertos colombianos.

La siguiente tabla presenta nuestros ingresos por los periodos concluidos el 31 de diciembre de 2019, 2020 y 2021.

	Año concluido al 31 de diciembre de					
	2019		2020		2021	
	(millones de Pesos mexicanos)					
	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
Ingresos Regulados:						
Servicios Aeroportuarios ⁽¹⁾	9,890.2	58.8%	5,637.8	44.7%	9,694.6	51.6%
Ingresos No Regulados						
Cuotas de acceso a la transportación terrestre no permanente	65.9	0.4%	30.0	0.2%	59.6	0.3%
Estacionamientos y cuotas de acceso relacionadas	319.2	1.9%	171.2	1.4%	316.4	1.7%
Otras cuotas de acceso	17.1	0.1%	14.7	0.1%	18.5	0.1%
Servicios Comerciales	5,158.5	30.7%	3,005.9	23.8%	5,380.7	28.6%
Otros servicios	134.5	0.8%	108.0	0.9%	168.6	0.9%
Otros Ingresos:						
Servicios de Construcción ⁽²⁾	1,236.2	7.3%	3,657.1	28.9%	3,146.2	16.8%
Total	16,821.6	100.0%	12,624.7	100.0%	18,784.6	100.0%

- (1) Incluye tarifas de acceso cobradas a terceros que prestan servicios complementarios en nuestros aeropuertos, los cuales son clasificados como ingresos no aeronáuticos para propósitos de reporte financiero, así como ingresos aeronáuticos en Puerto Rico, los cuales, sin ser regulados, se encuentran limitados por un contrato a largo plazo con las aerolíneas que son nuestros clientes en ese aeropuerto.
- (2) Estamos obligados a registrar el ingreso y los costos relacionados con estos servicios. En nuestro caso y debido a que nosotros contratamos a un tercero para proporcionar estos servicios de construcción y mejoras, nuestros ingresos relacionados con dichos servicios son iguales a los gastos incurridos en la prestación de los mismos.

Ingresos por servicios aeronáuticos.

Ingresos por servicios aeronáuticos mexicanos.

El sistema de regulación tarifaria aplicable a servicios aeronáuticos en nuestros aeropuertos mexicanos establece una tarifa máxima anual en pesos mexicanos para cada aeropuerto por un periodo de 5 años; la tarifa máxima es el monto máximo de ingresos anual por unidad de tráfico (equivalente a un pasajero o 100 kilogramos de carga) que podemos obtener en dicho aeropuerto por servicios aeronáuticos. Las tarifas máximas para nuestros aeropuertos mexicanos han sido determinadas para cada año hasta el 31 de diciembre de 2023. Por lo tanto, nuestros ingresos por servicios aeronáuticos son determinados en gran parte por el cambio en el número de unidades de tráfico de trabajo en cada uno de nuestros aeropuertos mexicanos, el cual es primordialmente determinado por los niveles de tráfico de pasajeros. Los ingresos por servicios aeronáuticos difieren entre cada uno de nuestros aeropuertos mexicanos en la medida en que los niveles de tráfico de pasajeros difieren igualmente entre ellos.

De conformidad con el sistema regulatorio mexicano aplicable a los servicios aeronáuticos, podemos determinar el precio específico para cada categoría de servicios aeronáuticos cada seis meses (o de manera más frecuente en caso de que la inflación acumulada exceda del 5.0%), siempre y cuando el total de ingresos aeronáuticos por unidad de tráfico por año en cada uno de nuestros aeropuertos mexicanos no exceda de la tarifa máxima para dicho aeropuerto en el año que corresponda. Las tarifas específicas que cobramos por los servicios regulados se basan en distintos factores, incluyendo proyecciones de los volúmenes de pasajeros, los gastos de capital estimados en los planes maestros de desarrollo mexicanos, el Índice Nacional de Precios al Productor (excluyendo petróleo) y el valor del Peso respecto del Dólar. Actualmente determinamos el precio específico para cada una de las categorías de los servicios aeronáuticos después de negociar con las aerolíneas principales que son nuestros clientes. Nuestros contratos vigentes con las principales aerolíneas que son nuestros clientes en nuestros aeropuertos mexicanos han sido renovados. No tenemos contrato alguno cuya vigencia concluya antes del 8 de abril de 2022. De conformidad con los contratos de referencia, nuestros precios están estructurados de tal manera que la

mayoría de nuestros ingresos por servicios aeronáuticos derivan de cuotas a pasajeros y probablemente dicha estructura se mantenga en contratos futuros.

En el 2019, 2020 y 2021, las cuotas a pasajeros en nuestros aeropuertos mexicanos representaron, respectivamente, el 53.1%, 45.4% y 53.0% de nuestros ingresos por servicios aeronáuticos y el 30.3%, 19.5% y 26.5% de nuestros ingresos consolidados.

Históricamente, hemos determinado nuestros precios por la prestación de servicios regulados de la forma más cercana posible a los precios que podemos cobrar de conformidad con la tarifa máxima aplicable a nuestros aeropuertos mexicanos. Esperamos continuar con esta estrategia de precios en el futuro. No podemos asegurar que continuaremos estableciendo precios en el futuro que nos permitan percibir la mayoría del ingreso al que tenemos derecho a ganar por servicios sujetos a un precio regulado.

Según se mencionó anteriormente, los ingresos regulados en cada uno de nuestros aeropuertos mexicanos se encuentran sujetos a una tarifa máxima establecida por la SICT. A efecto de evitar exceder las tarifas máximas, hemos adoptado medidas para asegurarnos de que las mismas no sean excedidas; dichas medidas incluyen la reducción de precios durante una parte del año, así como notas de crédito o descuentos a clientes por concepto de ajuste de precios. Este ajuste de precios o descuentos constituyen una reducción de los precios de venta (por ejemplo, los montos originalmente cobrados a clientes por servicios rendidos) y, consecuentemente, se consideran como una reducción de los ingresos relacionados durante el año.

Todos los descuentos y notas de crédito son aplicados y registrados en el mismo ejercicio en el que los servicios son prestados. En el 2019, 2020 y 2021, no emitimos reembolsos de montos significativos.

Ingresos por servicios aeronáuticos colombianos.

Los ingresos en nuestros aeropuertos colombianos derivados de cargos a pasajeros por el uso de las terminales, el despegue, aterrizaje y movimientos de aeronaves, cargos por los pasillos telescópicos y por el estacionamiento de aeronaves, se encuentran regulados por la ANI en términos del contrato de concesión que tiene celebrado con nuestra subsidiaria Airplan. En el 2021, los cargos a pasajeros en nuestros aeropuertos colombianos, representaron el 11.4% de nuestros ingresos aeronáuticos consolidados y el 5.7% de nuestros ingresos consolidados. Nuestra subsidiaria Airplan cobra tarifas a las aerolíneas (en relación con las rutas nacionales e internacionales y con el desarrollo). Las tarifas son establecidas por Aerocivil, mediante la Resolución 04530 de 2007, y expirarán entre el 2019 y el 2032. A partir del 31 de diciembre de 2021, las siguientes aerolíneas estuvieron sujetas a esas tarifas en nuestros aeropuertos colombianos: Avianca, Aerorepública (COPA), Viva Air, LATAM, American Airlines, Tampa Cargo, LAN Cargo, SkyLease, entre otras. Véase "*La Compañía— Descripción del Negocio – Colombia*".

Ingresos por servicios aeronáuticos puertorriqueños.

Según se señaló anteriormente, los ingresos aeronáuticos de nuestro Aeropuerto LMM se encuentran limitados por los términos de los Contratos de Uso de Aeropuerto, nuestra Aerostar y las principales aerolíneas que atienden el Aeropuerto LMM. Los ingresos aeronáuticos incluyen ingresos derivados de cargos a pasajeros por el uso de las terminales, el despegue, aterrizaje y movimientos de aeronaves, y por el estacionamiento de aeronaves. Incluimos a los ingresos por servicios aeronáuticos del Aeropuerto LMM en nuestro cálculo de los ingresos regulados totales. En el 2021, los cargos a pasajeros en nuestro Aeropuerto LMM, representaron el 9.0% de nuestros ingresos aeronáuticos consolidados y el 4.5% de nuestros ingresos consolidados.

La siguiente tabla muestra nuestros ingresos consolidados por servicios aeronáuticos de todos los aeropuertos durante los periodos presentados:

Ingresos Aeronáuticos

	Año concluido al 31 de diciembre de					
	2019		2020		2021	
	Importe	%	Importe	%	Importe	%
	(millones de Pesos mexicanos)					
Ingresos Aeronáuticos:						
Cuotas a pasajeros	7,005.0	73.0%	3,476.8	64.2%	6,767.4	72.0%
Cuotas por aterrizajes	1,148.8	12.0%	983.2	18.2%	1,075.2	11.4%
Estacionamiento de Aeronaves	765.6	8.0%	572.7	10.6%	915	9.7%
Servicios de seguridad	102.2	1.0%	46.6	0.9%	88.8	0.9%
Uso de abordadores	575.4	6.0%	333.1	6.1%	562.2	6.0%
Total de Ingresos Aeronáuticos	9,597.0	100.0%	5,412.4	100.0%	9,408.6	100.0%

La siguiente tabla muestra nuestros ingresos en México por servicios aeronáuticos por unidad de tráfico por los periodos indicados. Nuestros aeropuertos de Colombia y Puerto Rico no se encuentran regulados bajo unidades de tráfico.

	Año concluido al 31 de diciembre de			
	2019	2020	2021	
	Importe	Importe	Importe	Variación ⁽¹⁾
	(millones de Pesos mexicanos)			
Otra información:				
Total unidades de tráfico ⁽²⁾	34.9	17.0	29.8	75.3%
Total ingresos aeronáuticos	6,334.9	3,115.3	6,206.6	99.2%
Ingresos Aeronáuticos por unidad de tráfico ⁽³⁾	181.7	183.3	208.3	13.6%

(1) En comparación con el año anterior.

(2) En millones. Bajo la regulación aplicable a nuestros ingresos aeronáuticos, una unidad de tráfico equivale a un pasajero o 100 kilogramos (220 libras) de carga.

(3) Ingresos Aeronáuticos por unidad de tráfico expresados en Pesos mexicanos (no millones de Pesos mexicanos).

La siguiente tabla presenta el número de pasajeros que pagaron cuotas de pasajero para los periodos indicados.

	Año concluido al 31 de diciembre			
	2019	2020	2021	Variación de % 2020- 2021
	(en miles de Pesos mexicanos, excepto los porcentajes)			
Cancún	12,569.9	6,097.3	10,997.1	80.4%
Mérida	1,364.4	635.9	1,023.2	60.9%
Villahermosa	620.4	316.0	473.9	50.0%
Otros Aeropuertos Mexicanos	2,310.5	1,169.3	1,872.2	60.1%
San Juan	9,386.0	4,845.1	9,684.0	99.9%
Colombia	6,007.1	2,095.9	5,198.0	148.0%
Total	32,258.3	15,159.5	29,248.2	92.9%

En nuestros aeropuertos mexicanos y colombianos, tenemos ingresos por cuotas a pasajeros por cada pasajero en vuelo de salida en nuestros aeropuertos que no sean pasajeros en tránsito, diplomáticos y/o menores de edad.

Ingresos por servicios no aeronáuticos.

Nuestros ingresos por servicios no aeronáuticos derivan principalmente de nuestras actividades comerciales, como la renta de espacio en nuestros aeropuertos para las aerolíneas, la renta de espacio y cobro de regalías a terceros operadores de tiendas y proveedores de servicios comerciales en nuestros aeropuertos y las tarifas de acceso cobradas a los operadores de los estacionamientos de automóviles en nuestras instalaciones y a los proveedores de otros servicios complementarios, y actividades no comerciales, tales como la renta del espacio requerido para la operación de las aerolíneas y tarifas de acceso cobradas al transporte terrestre no permanente y proveedores de servicios complementarios, incluyendo los servicios de rampa y manejo, abastecimiento, mantenimiento, reparación, y las demás actividades relacionadas con apoyo al transporte aéreo. La mayor parte de nuestros ingresos por servicios comerciales no se encuentran sujetos a regulación tarifaria.

Con motivo de que los ingresos por servicios no aeronáuticos son determinados en parte por los niveles de tráfico de pasajeros las diferencias de ingresos por servicios no aeronáuticos entre nuestros aeropuertos están determinados en parte por los niveles de tráfico de pasajeros. Las diferencias respecto a servicios no aeronáuticos también están determinadas por la mezcla de servicios comerciales en cada aeropuerto. Con motivo de que los pasajeros internacionales, muchos de los cuáles son pasajeros en viajes de placer, tienden a usar servicios comerciales más costosos, como tiendas de recuerdos y servicios de comida y bebida internacionales, los aeropuertos que tienen un mayor tráfico de pasajeros internacionales, como el aeropuerto de Cancún tienden a generar mayores ingresos derivados de la prestación de servicios no aeronáuticos.

La siguiente tabla muestra nuestros ingresos por actividades no aeronáuticas para los periodos indicados.

	Ingresos No Aeronáuticos					
	Año concluido al 31 de diciembre					
	2019		2020		2021	
	(millones de Pesos mexicanos)					
	Importe	Porcentaje	Importe	Porcentaje	Importe	Porcentaje
Servicios No aeronáuticos:						
Comercial	5,199.6	86.8%	3,022.5	85.0%	5,412.5	86.9%
Renta de espacios	4,830.8	80.7%	2,773.0	78.0%	5,057.6	81.2%
Accesos	65.9	1.1%	31.2	0.9%	61.2	1.0%
Otros	302.9	5.1%	218.3	6.1%	293.7	4.7%
No Comerciales	788.9	13.2%	532.7	15.0%	817.2	13.1%
Renta de espacios	141.3	2.4%	140.8	4.0%	157.9	2.5%
Accesos	415.1	6.9%	218.8	6.1%	397.2	6.4%
Otros	232.5	3.9%	173.1	4.9%	262.1	4.2%
Total de servicios No Aeronáuticos	5,988.5	100.0%	3,555.2	100.0%	6,229.7	100.0%

Año concluido al 31 de diciembre		
2019	2020	2021

	(millones de Pesos mexicanos)			
	Importe	Importe	Importe	Variación ⁽¹⁾
Otra Información				
Total Pasajeros ⁽²⁾	55.7	25.6	49.4	93.0%
Total Ingresos No Aeronáuticos	5,988.5	3,555.2	6,229.7	75.2%
Ingresos No Aeronáuticos por pasajero ⁽³⁾	107.5	138.8	126.1	(9.1%)

(1) Comparado con el año anterior.

(2) En millones. Excluyen pasajeros de aviación general y tránsitos.

(3) Los ingresos por pasajero están expresados en Pesos mexicanos (no millones de Pesos mexicanos).

Nuestros ingresos comerciales consisten primordialmente en ingresos derivados de tiendas libres de impuestos (*duty-free stores*), establecimientos de comida y bebida, tiendas minoristas de diversos productos, ingresos derivados de publicidad, estacionamientos, compañías de renta de automóviles, servicios de banca y cambio de divisas, tele-servicios y transporte terrestre. En el 2020, proporcionamos apoyo a algunos arrendatarios otorgando prórrogas de 180 días en los plazos de pago. Nuestros programas de apoyo han concluido, y nuestros arrendatarios han vuelto a pagar en los mismos términos y condiciones establecidos en sus contratos.

La siguiente tabla muestra nuestros ingresos por actividades comerciales para los periodos indicados.

	Año concluido al 31 de diciembre,			
	2019	2020	2021	
	(millones de Pesos mexicanos)			
	Importe	Importe	Importe	Variación ⁽¹⁾
Ingresos Comerciales:				
Tiendas Duty free	1,963.9	1,033.3	2,009.2	94.4%
Alimentos y Bebidas	820.0	449.3	823.9	83.4%
Ventas de detalle	717.2	420.1	741.3	76.5%
Publicidad	187.2	92.7	129.6	39.8%
Estacionamientos	319.2	171.2	316.4	84.8%
Renta de autos	674.0	485.7	953.1	96.2%
Bancos y casas de cambio	115.9	72.6	107.2	47.7%
Teleservicios	16.0	15.2	17.5	15.1%
Transportación terrestre y tarifas de acceso	98.0	49.7	95.7	92.6%
Otros Servicios	632.2	417.4	562.8	34.8%
Total	5,543.6	3,207.2	5,756.7	79.5%

La SICT no clasifica algunos de estos ingresos como "ingresos comerciales". Por lo anterior, la siguiente tabla muestra la conciliación entre nuestros ingresos comerciales, clasificados según los requerimientos de la SICT y nuestros ingresos clasificados conforme Estados Financieros dictaminados bajo IFRS, para los periodos indicados.

	Año concluido al 31 de diciembre			
	2019	2020	2021	
	(millones de Pesos mexicanos)			
	Importe	Importe	Importe	Variación
Servicios No Aeronáuticos ⁽¹⁾:				
Comerciales	5,199.6	3,022.5	5,412.5	79.1%

Ingresos Comerciales ⁽²⁾:

Estacionamientos	319.2	171.2	316.4	84.8%
Otros servicios	24.8	13.5	27.8	105.9%
Total	5,543.6	3,207.2	5,756.7	79.5%

(1) Clasificados de conformidad con los requisitos de la SICT.

(2) Clasificados conforme Estados Financieros dictaminados bajo IFRS.

Ingresos por Servicios de Construcción.

De conformidad con la IFRS, un operador de un servicio de concesión, como nosotros, que tiene la obligación de realizar mejoras estructurales a los activos concesionados, se considera que lleva a cabo servicios de construcción o de mejora. Los ingresos por servicios de construcción se reconocen de conformidad con los métodos prescritos (método de entrada) para medir el progreso hacia la terminación de cada proyecto, según lo aprobado por el otorgante. Las mejoras desarrolladas se esperan complementen la infraestructura aeroportuaria operada por la Compañía. Los ingresos derivados de servicios de construcción no están sujetos a regulación bajo nuestro esquema de regulación tarifaria en México, Colombia y Puerto Rico.

Costos de Operación.

Los costos de operación en nuestros aeropuertos están influenciados principalmente por dos factores: costos fijos y costos variables. Los costos fijos son aquellos derivados de la operación del aeropuerto, tales como nuestra depreciación y amortización, gastos administrativos, mantenimiento, seguridad, seguros, servicios, y costos laborales, los cuales dependen primordialmente del tamaño del aeropuerto y no varían de acuerdo al número de pasajeros. Los costos variables dependen primordialmente del tráfico de pasajeros o, en el caso de las tarifas derivadas de los servicios de asistencia técnica, derechos de uso de nuestros bienes concesionados, de resultados financieros que son determinados primordialmente con base en el tráfico de pasajeros. No creemos que existan diferencias materiales en éstos factores entre los aeropuertos que operamos distintas a aquellas diferencias relativas al volumen de tráfico de pasajeros (en los aeropuertos con mayor actividad, los costos fijos pueden distribuirse entre un mayor número de pasajeros).

La siguiente tabla muestra nuestros costos de operación y otra información relacionada para los periodos que se indican.

Costos de Operación

	Año concluido al 31 de diciembre			Variación
	2019	2020	2021	
(millones de Pesos mexicanos)				
	Importe	Importe	Importe	
Costos de Operación				
Costo de servicios:				
Costo laboral	984.5	835.6	939.3	12.4%
Mantenimiento	698.4	447.9	611.3	36.5%
Seguros y fianzas	548.4	400.6	520.5	29.9%
Utilitarios	503.2	406.0	449.6	10.7%
Otros	1,096.4	881.5	863.8	(2.0%)
Total costo de servicios	3,830.9	2,971.6	3,384.5	13.9%
Costo de construcción	1,236.2	3,657.1	3,146.2	(14.0%)
Gastos de administración	250.2	232.9	263.2	13.0%

Asistencia técnica	404.1	175.6	391.7	123.1%
Derechos por uso de bienes concesionados	986.8	535.4	948.1	77.1%
Depreciación y amortización:				
Depreciación ⁽¹⁾	66.3	99.5	107.5	8.0%
Amortización	1,770.6	1,835.3	1,885.8	2.8%
Deterioro de Crédito Mercantil				
Total de depreciación y amortización	1,836.9	1,934.8	1,993.3	3.0%
Total costo de operación	8,545.1	9,507.4	10,127.0	6.5%
Otra información:				
Total unidades de tráfico de trabajo de carga ⁽²⁾	34,866.2	17,040.2	29,844.6	75.1%
Costo de servicio por unidad de tráfico ⁽³⁾	54.8	96.8	65.4	(32.4%)
Margen de costo de servicios ⁽⁴⁾	16.7%	18.5%	14.5%	(21.7%)

(1) Refleja la depreciación de los activos fijos.

(2) En miles. Bajo la regulación aplicable a nuestros ingresos aeronáuticos en nuestros aeropuertos mexicanos, una unidad de tráfico equivale a un pasajero o a 100 kilogramos (220 libras) de carga. Nuestros aeropuertos colombianos y puertorriqueños no se encuentran regulados por unidad de tráfico.

(3) Costo de servicios por unidad de tráfico en nuestros aeropuertos mexicanos expresado en Pesos (no en millones de Pesos). Nuestros aeropuertos colombianos y puertorriqueños no se encuentran regulados por unidad de tráfico.

(4) Costo de servicios dividido por el total de ingresos, expresados en porcentaje.

Costo de Servicios.

Nuestro costo de servicios consiste principalmente en los costos laborales, de mantenimiento, seguridad y seguros, así como de servicios públicos (de los cuales recuperamos una porción por parte de nuestros arrendatarios) y otros gastos varios.

Participación de los Trabajadores en las Utilidades de las Empresas.

Participación de los Trabajadores en las Utilidades de las Empresas en México.

Estamos sujetos al régimen de PTU, establecido en la Ley Federal del Trabajo. Bajo dicho régimen, el 10.0% de las utilidades anuales no consolidadas de una empresa, como se calcula para efectos fiscales, deberá ser distribuido entre los empleados, excepto el director general. El PTU a ser pagado a cada empleado está limitado a la suma de tres meses de salarios o el promedio de PTU recibido en los últimos tres años por el empleado, lo que resulte mayor. Como parte de nuestra reorganización de personal de 2008 nos comprometimos a pagar a cada empleado sindicalizado un monto mínimo de \$17,500 Pesos por año continuo de servicios. Estas cantidades son pagadas y registradas como gasto a final de cada año, e incluidas en nuestro costo de servicios. En el 2019, 2020 y 2021 calculamos que nuestras obligaciones por concepto de pago de PTU ascendían a \$10.2 millones de Pesos, \$3.1 millones de Pesos y \$84.7 millones de Pesos, respectivamente. Adicionalmente, la cantidad de \$6.4 millones de Pesos fue pagada a los empleados sindicalizados por el año concluido el 31 de diciembre de 2021, y se encuentra registrado como un costo de servicio.

Participación de los Trabajadores en las Utilidades de las Empresas en Puerto Rico.

El Aeropuerto LMM no está sujeto a un esquema de participación de los trabajadores en las utilidades.

Participación de los Trabajadores en las Utilidades de las Empresas en Colombia.

En Colombia no estamos sujetos a un esquema de participación de los trabajadores en las utilidades.

Cuota de Asistencia Técnica.

Bajo un contrato de asistencia técnica en México, ITA nos provee servicios de administración y consultoría y nos transfiere conocimientos de asistencia técnica, tecnológica e industrial y experiencia a cambio de una contraprestación. Nuestros resultados de operación incluyen la contraprestación que se paga a ITA bajo el contrato de asistencia técnica devengada. La tarifa de asistencia técnica equivale a la cantidad que resulte mayor entre USD\$2 millones de Dólares ajustados conforme a la inflación de los Estados Unidos o el 5.0% de nuestras utilidades consolidadas antes del resultado integral de financiamiento, impuestos a la utilidad y depreciación y amortización (calculadas antes de deducir la tarifa de asistencia técnica). Al calcular nuestra cuota de asistencia técnica, únicamente consideramos nuestros ingresos de nuestros aeropuertos mexicanos.

Derecho de uso de Bienes Concesionados.

Derecho de uso de Bienes Concesionados en México.

Nos encontramos sujetos a lo dispuesto por la Ley Federal de Derechos, misma que requiere que cada uno de nuestros aeropuertos mexicanos pague derechos al gobierno federal, mismos que actualmente ascienden al 5.0% de nuestros ingresos anuales promedio (regulados y no regulados) de cada concesionario mexicanos obtenidos por el uso de bienes del dominio público objeto de la concesión. El monto de los derechos que estamos obligados a pagar al gobierno federal podría variar sobre una base anual según lo determine el Congreso de la Unión y no podemos asegurar que dicho monto no va a ser aumentado en el futuro. En caso de que el Congreso de la Unión incremente el monto de los derechos, estaríamos facultados para solicitar el aumento proporcional de las tarifas máximas autorizadas por la SICT; sin embargo, no podemos asegurar que la SICT autorizará dicho aumento.

Derecho de uso de Bienes Concesionados en Puerto Rico.

Nuestra subsidiaria Aerostar tiene la obligación de realizar pagos de distribución de ingresos a la PRPA de conformidad con los términos del Arrendamiento LMM con el Aeropuerto LMM. EL Arrendamiento LMM fue celebrado con fecha 27 de febrero de 2013 y tiene una vigencia inicial de 40 años. Aerostar tiene la obligación de realizar pagos fijos de USD\$2.5 millones de Dólares cada año por los primeros 5 años, 5.0% de los ingresos brutos aeroportuarios a partir del sexto año y hasta el año treinta y un 10% de los ingresos brutos aeroportuarios a partir del año treinta y hasta el año cuarenta.

Derecho de uso de Bienes Concesionados en Colombia.

En relación con nuestros aeropuertos colombianos, nuestra subsidiaria Airplan tiene la obligación de pagar una cuota de concesión a la ANI de conformidad con los términos de su contrato de concesión. La cuota de concesión es una cuota fija equivalente al 19% de los ingresos regulados y no regulados facturados o recibidos por el concesionario. El gobierno colombiano no puede modificar la cuota de concesión.

Amortización y Depreciación.

Activos mexicanos.

Nuestros gastos por depreciación y amortización en México reflejan principalmente la amortización de las inversiones realizadas en nuestros nueve aeropuertos mexicanos bajo nuestros planes maestros de desarrollo. Nuestro plan maestro de desarrollo actual inició su vigencia a partir del 1 de enero de 2019 y expirará el 31 de diciembre de 2023.

Activos puertorriqueños.

Nuestros gastos por depreciación y amortización en Puerto Rico reflejan principalmente la amortización de las inversiones realizadas en el Aeropuerto LMM conforme al contrato de concesión. El contrato de concesión está reconocido como un servicio concesionado debido a que Aerostar no tiene el derecho a controlar el uso de las instalaciones del Aeropuerto LMM y no controla o recibe la totalidad de la producción de las instalaciones aeroportuarias.

Activos colombianos.

Nuestros gastos de depreciación y amortización en Colombia reflejan principalmente la amortización de las inversiones en nuestros seis aeropuertos colombianos. La vida útil para fines de amortización se determinó de acuerdo con la duración de la concesión colombiana en línea recta.

Deterioro de Crédito Mercantil.

Como consecuencia del Huracán María, que golpeó Puerto Rico el 20 de septiembre de 2017, llevamos a cabo una prueba de deterioro de valor de activos de largo plazo al final del año. Después de llevar a cabo esta prueba en el 2017, reconocimos una pérdida de valor en los activos de largo plazo por \$4,719.1 millones de Pesos. Desde el 2017, no se han reconocido pérdidas de valor en los activos.

Costos de Construcción.

Costos de Construcción en México y Puerto Rico.

Al 31 de diciembre de 2017, los costos de construcción en nuestros aeropuertos mexicanos y el Aeropuerto LMM, reflejaban el costo de las mejoras hechas a nuestros activos concesionados. En el caso de nuestros aeropuertos mexicanos y del aeropuerto LMM, debido a que contratamos a terceros para proporcionar servicios de construcción y actualización, y no reconocemos una prima sobre el costo de los servicios, nuestros gastos por esos servicios son iguales a nuestros ingresos.

Costos de Construcción en Colombia.

Los costos de construcción en nuestros aeropuertos colombianos reflejan el costo de las mejoras en nuestros activos concesionados. En el caso de nuestros aeropuertos colombianos, hasta el 31 de diciembre de 2017, nuestros gastos por servicios de construcción y mejora no eran iguales a nuestros ingresos por dichos conceptos debido a que contratamos a terceros para proporcionar dichos servicios y reconocíamos una prima sobre el costo de los servicios. Sin embargo, a partir del 31 de diciembre de 2017, nuestros gastos por dichos servicios han sido iguales a nuestros ingresos por los mismos.

Inversión en Negocios Conjuntos Contabilizada bajo el Método de Participación.

Tenemos una participación del 60.0% en Aerostar, que es titular de una concesión para operar el Aeropuerto LMM durante 40 años. Hemos consolidado los resultados financieros de Aerostar en nuestros estados financieros. Antes del 1 de junio de 2017, cuando adquirimos una participación controladora en Aerostar, nosotros contabilizamos nuestra participación en los ingresos y pérdidas de dicha inversión en proporción al porcentaje de nuestra participación en la misma. Durante esos periodos, mantuvimos una participación del 50% en Aerostar. Para más información respecto del Aeropuerto LMM ver "*La Compañía – Historia y Desarrollo del Emisor – Descripción – Inversión en el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín*".

Impuestos.

Impuestos en México

Nuestros impuestos a la utilidad están compuestos únicamente por un impuesto sobre la renta o ISR.

Estuvimos sujetos a un IA, que fue derogado en el 2008. Estamos sujetos a un impuesto sobre la renta en México del 30.0%. El reparto de dividendos provenientes de la cuenta de utilidades pendientes de aplicación de una sociedad que ya han sido sujetos de impuestos, no se encuentran sujetos a un segundo nivel de impuestos. El impuesto sobre la renta causado por los dividendos pagados en exceso del saldo de la cuenta de utilidades después de impuestos ("CUFIN") de una entidad, se cobra aplicando la tasa del 30.0% del impuesto sobre la renta al producto del monto de dichos dividendos y un factor de 1.4286. El impuesto adeudado es pagado por nosotros y puede acreditarse contra el impuesto sobre la renta del año o de los dos ejercicios sociales siguientes. Además, como regla general, los dividendos pagados por una sociedad mexicana a un no residente están sujetos a una retención del 10% sobre el importe bruto del dividendo distribuido.

Hemos reconocido impuesto sobre la renta diferido en Aeropuerto de Cancún, S.A. de C.V., Aeropuerto de Oaxaca, S.A. de C.V., Aeropuerto de Mérida, S.A. de C.V., Aeropuerto de Villahermosa, S.A. de C.V., Aeropuerto de Huatulco, S.A. de C.V., Aeropuerto de Veracruz, S.A. de C.V., Cancún Airport Services, S.A. de C. V., Servicios Aeroportuarios del Sureste, S.A. de C.V., RH Asur, S.A. de C.V., Cargo RF, S.A. de C.V. y Caribbean Logistics, S.A. de C.V., y con base en nuestras proyecciones financieras y fiscales, estimamos que las mismas continuarán pagando impuesto sobre la renta en el futuro.

Impuestos en Puerto Rico.

De conformidad con nuestro contrato con el Departamento de Tesorería de Puerto Rico y la Ley de Asociaciones Público-Privadas, nuestras operaciones en el Aeropuerto LMM se encuentran sujetas a una tasa de retención del 10.0%. De conformidad con el Arrendamiento LMM, la distribución de ingresos y ganancias del Aeropuerto LMM también están sujetas a un impuesto del 10%.

Impuestos en Colombia.

Nuestra provisión para impuestos consiste de dos niveles de impuestos sobre ingresos. Estamos sujetos a una tasa de retención del 31.0% de impuestos en Colombia por el ejercicio fiscal del 2021 y estuvimos sujetos a un 4.0% de sobretasa que fue aplicable en 2017 y 2018 a las sociedades con una base gravable mayor a COP\$800,000. En el 2018, nuestra tasa gravable aplicable en Colombia fue de 33.0%, más la sobretasa de 4.0% y para el 2019 fue de 33% sin la sobretasa, lo cual fue abrogado en el 2019. Considerar que la tasa gravable sobre ingresos será reducida gradualmente a 32.0% en el 2020, 31.0% en el 2021 y a 30% en el 2022 y de forma posterior.

La reforma tributaria de la Ley 1943 del 28 de diciembre de 2018 establece que la tasa del impuesto aplicable para el ejercicio de 2019 es del 33%, para el ejercicio de 2020 es del 32% y para el ejercicio de 2022 es del 31%. La reforma tributaria de la Ley 2155 del 14 de septiembre del 2021, en su artículo 7, determinó que a partir del ejercicio de 2022, la tasa del impuesto aplicable será del 35% sobre la renta líquida fiscal gravable. La Compañía no espera ningún efecto significativo de tales cambios sobre sus activos y pasivos por impuestos, ya sean de tipo corriente o diferidos.

De conformidad con el Artículo 188 del Código Fiscal de Colombia, para efectos fiscales, se parte de la premisa de que el ingreso neto del contribuyente no es menos del 3.5% de sus activos totales, al último día del ejercicio fiscal inmediatamente anterior. El porcentaje de los ingresos que se presumen en dicho artículo 188 serán reducidos a 0.5% en el ejercicio fiscal 2020, y se reduce a 0% a partir del 2021. y se reduce indefinidamente al 0% a partir de 2021. El resultado de que el supuesto ingreso sea del 0% es que a partir de 2021, los contribuyentes sólo pagarán el impuesto corporativo sobre ingresos sobre sus ingresos ordinarios, siendo el ingreso gravable definido como el excedente del ingreso operativo y no operativo sobre los costos y gastos deducibles.

Los impuestos a la utilidad de la Compañía por el 2019, 2020 y 2021, fueron los siguientes:

Impuestos a la utilidad				
Año concluido al 31 de diciembre,				
	2019	2020	2021	
(millones de Pesos mexicanos)				
	Importe	Importe	Importe	Variación
ISR Causado	1,975.7	634.4	1,824.8	187.6%
ISR Diferido	2.4	94.8	(96.3)	(201.6%)
Total ISR	1,978.1	729.2	1,728.5	137.0%
IMPAC Causado	0.0	0.0	0.0	0%
Total IMPAC	0.0	0.0	0.0	0%
Total impuestos a la utilidad	1,978.1	729.2	1,728.5	137.0%

La determinación de los impuestos que son pagaderos y la tasa impositiva apropiada para usar en los mismos para los impuestos diferidos asociados con estos regímenes tributarios se determina individualmente por aeropuerto ya que no presentamos una declaración del impuesto a las ganancias consolidada.

En el 2021, la tasa genérica del IVA en México fue del 16.0% (sujeta a ciertas exenciones en Cozumel y Tapachula, en donde el IVA es el 11%), calculada sobre flujos de efectivo por lo general de manera mensual. Las empresas que llevan a cabo actividades de compraventa, prestación de servicios, arrendamiento, importación o exportación de bienes, están obligadas al pago del IVA.

El IVA efectivamente pagado en la adquisición de bienes y servicios recibidos puede ser acreditado contra el IVA efectivamente cobrado. En caso de que el IVA pagado exceda el IVA cobrado en un periodo determinado, las compañías pueden solicitar la devolución del saldo favorable de IVA a las autoridades fiscales o compensar el saldo a favor por concepto de IVA contra el IVA repercutido resultante de las operaciones de la sociedad. A partir de 2019, ya no es posible compensar los saldos de IVA con otros impuestos o retenciones federales.

En el 2021, la tasa genérica del IVA en Colombia fue del 19%, calculada y pagada de forma bimestral. Las empresas que llevan a cabo actividades de compraventa de bienes, prestación de servicios, arrendamiento, importación o exportación de bienes, están obligadas al pago del IVA (sujeto a ciertas excepciones y exclusiones).

El IVA devengado por compras de bienes o servicios para efectos de actividades que generen ingresos en Colombia, puede ser acreditado contra el IVA facturado en ventas a clientes. El IVA devengado en la adquisición de bienes o servicios para efectos de actividades que generen ingresos, que no estén sujetos al pago de IVA, representan un mayor costo para las empresas. En caso que el pago del IVA exceda el IVA generado en cierto periodo, las empresas podrán compensar el saldo favorable de IVA contra el IVA que se genere en el futuro por ventas a clientes.

Los impuestos sobre los dividendos en Colombia varían según el año en que se generaron las ganancias que se distribuirán y el destinatario del dividendo.

Los dividendos pagados de las ganancias generadas a partir de 2017 y que se distribuyeron en el año 2019 a las empresas no residentes en Colombia estuvieron sujetos a una tasa especial del 7.5%. Los dividendos distribuidos de ingresos generados a partir del 2017 y en adelante fueron distribuidos en el 2020, y en el 2021 serán distribuidos a empresas con residencia extranjeras que se encontraban y encontrarán sujetos a una tasa del 10%.

Además de los impuestos antes mencionados, cuando una empresa residente en Colombia no ha pagado el impuesto sobre la renta sobre las ganancias que se distribuyen debido a las exenciones aplicables, las diferencias en las tasas de depreciación / amortización o la compensación de pérdidas fiscales de años fiscales anteriores, entre otras razones, los dividendos distribuidos a socios o accionistas sin residencia en el país estarán sujetos a un impuesto de compensación en Colombia a la tasa del impuesto a las ganancias corporativas (32% en 2020, 31% en 2021 y 30% a partir del 2022 y en adelante). Después de la aplicación de la tasa impositiva corporativa relevante, la tasa impositiva del 10%, se aplica al resto del dividendo pagado en el año 2021.

El Tratado para evitar la Doble Imposición vigente entre Colombia y México elimina el impuesto a los dividendos que se paguen con cargo a utilidades gravadas en cabeza de la sociedad (utilidades clasificables dentro del numeral 3 del artículo 49 del estatuto tributario colombiano) cuando el beneficiario efectivo de los dividendos es un residente en México y esos dividendos no son atribuibles a un establecimiento permanente del receptor en Colombia. Sin embargo, cuando los dividendos se clasifiquen dentro del párrafo segundo del art 49 del estatuto tributario colombiano (utilidades que no estaba gravadas en cabeza de la sociedad que los distribuye), aún pueden estar sujetos al impuesto sobre la renta antes mencionado a una tasa del 31% (30% desde el año fiscal de 2022 y en adelante).

Efectos de la Inflación y Cambios Económicos.

El siguiente cuadro muestra para los periodos indicados:

- La tasa inflacionaria de México;
- La tasa inflacionaria de Colombia;
- La tasa inflacionaria de los Estados Unidos;
- El porcentaje que el PIB de México se ha modificado en comparación al periodo anterior; y
- El porcentaje en que ha cambiado el producto interno bruto de Colombia en comparación con el periodo anterior.

	Año concluido al 31 de diciembre,		
	2019	2020	2021
Tasa inflacionaria en México ⁽¹⁾	2.8%	3.2%	7.4%
Tasa inflacionaria en Colombia	3.8%	1.6%	5.6%
Tasa inflacionaria en los Estados Unidos ⁽²⁾	2.3%	1.4%	7.0%
Incremento (disminución) del producto interno bruto en México ⁽³⁾	(0.1)%	(8.5)%	5.0%
Incremento (disminución) del producto interno bruto en Colombia	3.3%	(6.8)%	10.6%

(1) Con base en los cambios del INPC del periodo anterior, como lo establece el Banco de México, el INPC al final de año fue de: 109.3 en el 2020 y de 117.3 en el 2021.

(2) Según fue reportado por el Buró de Estadísticas (*Bureau of Statistics*) del Departamento de Trabajo de los Estados Unidos.

(3) En términos reales, según fue reportado por el INEGI al 31 de enero de 2022.

La condición general de la economía mexicana, la inflación y las altas tasas de interés nos han afectado con anterioridad y podrían en el futuro afectar adversamente nuestro negocio y resultados de operación. Para una descripción detallada de los riesgos asociados con los cambios en la economía, la inflación y las tasas de interés ver "*Información General – Factores de Riesgo – Riesgos Relacionados con Nuestras Operaciones, y Riesgos Relacionados con la Situación Económica, Política y Social de México*".

Efectos de la Fluctuación del Tipo de Cambio.

El siguiente cuadro muestra, para los periodos indicados, el porcentaje que el Peso mexicano se ha depreciado o apreciado contra el Dólar:

	Año concluido al 31 de diciembre,		
	2019	2020	2021
Devaluación (apreciación) del Peso mexicano en comparación al Dólar ⁽¹⁾			
.....	(3.9)%	(5.6)%	(2.8)%

(1) Con base en el tipo de cambio del Consejo de la Reserva Federal para Pesos mexicanos, al final de cada periodo, de la siguiente manera: \$18.860 Pesos por USD\$1.00 Dólar al 31 de diciembre de 2019, \$19.909 Pesos por USD\$1.00 Dólar al 31 de diciembre de 2020 y \$20.467 Pesos por USD\$1.00 Dólar al 31 de diciembre de 2021.

Las fluctuaciones del valor del Peso mexicano frente al dólar nos han afectado adversamente en el pasado y podían en el pasado afectar adversamente, nuestros:

- *Cuotas a pasajeros.* Las cuotas a pasajeros internacionales actualmente están denominadas en Dólares, mientras que las cuotas para vuelos nacionales en México se denominan en Pesos. Por lo tanto, nuestros ingresos derivados de cargos a pasajeros en nuestros aeropuertos mexicanos (una porción sustancial de nuestro negocio), que están expresados en Pesos, serán afectados por una depreciación o apreciación en el valor del Peso frente al Dólar. Los cargos a pasajeros en nuestros aeropuertos en Colombia también son afectados por cambios en el valor del peso colombiano. En nuestros aeropuertos colombianos los cargos a pasajeros internacionales y nacionales, fueron denominados en Dólares y pesos colombianos, respectivamente.
- *Contratos con proveedores de servicios comerciales.* Muchos de nuestros contratos con proveedores de servicios en México comerciales están denominados en Dólares estadounidenses, pero son cobrados o convertidos en Pesos al momento del pago. Por lo tanto, una devaluación del Peso frente al Dólar resulta en un mayor cobro de Pesos por contratos denominados en Dólares que antes de la devaluación en tanto que la apreciación del Peso resulta en que cobremos menos Pesos en los contratos denominados en Dólares. Como resultado de lo anterior, si el Peso se deprecia, y nuestros costos de servicios denominados en Pesos no aumentan a la misma tasa que la devaluación del Peso, nuestros ingresos comerciales aumentan, en tanto que, si se produce una valuación del Peso o un aumento de nuestros costos denominados en Pesos, nuestros ingresos comerciales disminuyen. Nuestros contratos con proveedores de servicios comerciales se denominan y cobran en pesos colombianos. Nuestros contratos con proveedores de servicios comerciales en Puerto Rico, se denominan y cobran en Dólares estadounidenses.
- *Resultados Integrales financieros.* Nuestro resultado integral de financiamiento refleja las pérdidas o ganancias del tipo de cambio, y ganancias o pérdidas por intereses ganados o pagados. Una porción de nuestra deuda está denominada en Dólares de los Estados Unidos. Dado que una parte sustancial de nuestros ingresos son recibidos o convertidos a Pesos mexicanos, una devaluación del Peso frente al Dólar tendría como resultado que destinemos más Pesos al pago de nuestra deuda denominada en Dólares, mientras que una apreciación del Peso tendría como consecuencia que destinemos menos Pesos al pago de nuestra denominada en Dólares.
- *Tarifas Máximas en Pesos.* Nuestras tarifas por los servicios prestados a aeronaves en vuelos internacionales o a pasajeros internacionales en nuestros aeropuertos mexicanos se denominan en Dólares, sin embargo, generalmente se pagan en Pesos de acuerdo al tipo de cambio promedio del mes anterior al vuelo de que se trate. En relación con nuestros aeropuertos mexicanos, nosotros generalmente, recaudamos las cuotas a pasajeros dentro de los 30 a 115 días posteriores a la fecha

del vuelo. Nuestra intención es cobrar la tarifa más alta sin exceder las tarifas máximas aprobadas. Debido a que generalmente tenemos el derecho de ajustar nuestros precios cada seis meses (o antes si se dio un incremento acumulado del 5.0% en el índice nacional de precios al productor (excluyendo petróleo)), una depreciación del Peso frente al Dólar, particularmente al final del año, podría provocar que excediéramos la tarifa máxima establecida en uno o más de nuestros aeropuertos mexicanos lo cual podría resultar en la revocación de alguna de nuestras concesiones mexicanas. En caso de que alguna de nuestras concesiones mexicanas sea revocada, nuestras otras concesiones mexicanas podrían también ser revocadas. Asimismo, si el Peso se revalúa respecto al dólar podríamos subestimar los precios específicos que cobraríamos por servicios regulados y encontrarnos imposibilitados para ajustar nuestros precios con miras a maximizar nuestros ingresos regulados.

Para una descripción detallada de los riesgos asociados con las fluctuaciones en el valor del Peso frente al Dólar ver *"Información General – Factores de Riesgo – Riesgos Relacionados con la Situación Económica, Política y Social de México – La apreciación, devaluación o fluctuación del Peso con respecto al Dólar puede afectar adversamente nuestros resultados de operación y situación financiera"*.

Resultados de la Operación.**Resultados de Operación por Aeropuerto.**

La siguiente tabla presenta nuestros resultados de operación durante los periodos indicados.

	Resultados de Operación					
	Año concluido el 31 de diciembre,					
	2019		2020		2021	
	Resultado de Operación	Por Unidad de Tráfico⁽¹⁾	Resultado de Operación	Por Unidad de Tráfico⁽¹⁾	Resultado de Operación	Por Unidad de Tráfico⁽¹⁾
	(millones de Pesos mexicanos)	(Pesos mexicanos)	(millones de Pesos mexicanos)	(Pesos mexicanos)	(millones de Pesos mexicanos)	(Pesos mexicanos)
Cancún⁽²⁾:						
Ingresos antes de honorarios de solidaridad ⁽³⁾ :						
Servicios Aeronáuticos	4,550.2	176.4	2,218.2	177.5	4,644.5	204.6
Servicios No Aeronáuticos	4,024.4	156.0	2,252.2	180.2	4,038.2	177.9
Servicios de Construcción	249.1	9.7	1,855.7	148.5	1,210.5	53.3
Total ingresos antes de honorarios de solidaridad	8,823.7	342.1	6,326.1	506.2	9,893.2	435.8
Gastos antes del honorario de solidaridad	(3,248.1)	(125.9)	(4,124.4)	(330.0)	(4,296.0)	(189.3)
Utilidad de operación antes del honorario de solidaridad	5,575.6	216.2	2,201.7	176.2	5,597.2	246.5
Ingresos por honorarios de solidaridad	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Gastos por honorarios de solidaridad	(219.8)	(8.5)	(118.2)	(9.5)	(223.8)	(9.9)
Utilidad neta después del honorario de solidaridad	5,355.8	207.7	2,083.5	166.7	5,373.4	236.6
Mérida:						
Ingresos antes de honorarios de solidaridad						
Servicios Aeronáuticos	579.7	193.2	281.7	187.8	467.1	203.1
Servicios No Aeronáuticos	129.5	43.1	90.4	60.3	129.8	56.4
Servicios de Construcción	134.1	44.7	728.7	485.8	795.2	345.7
Total ingresos antes de honorarios de solidaridad	843.3	281.0	1,100.8	733.9	1,392.1	605.2
Gastos antes del honorario de solidaridad	(438.4)	(146.1)	(1,004.2)	(669.5)	(1,133.2)	(492.7)
Utilidad de operación antes del honorario de solidaridad	404.9	134.9	96.6	64.4	258.9	112.5
Ingresos por honorarios de solidaridad	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Gastos por honorarios de solidaridad	(20.8)	(6.9)	(1.0)	(0.7)	0.0	0.0
Utilidad neta después del honorario de solidaridad	384.1	128.0	95.6	63.7	258.9	112.5
Villahermosa:						
Ingresos antes de honorarios de solidaridad						
Servicios Aeronáuticos	251.5	193.5	132.8	189.7	211.2	211.2
Servicios No Aeronáuticos	58.2	44.8	42.0	60.0	49.4	49.4
Servicios de Construcción	57.2	44.0	154.2	220.3	123.9	123.9
Total ingresos antes de honorarios de solidaridad	366.9	282.3	329.0	470.0	384.5	384.5
Gastos antes del honorario de solidaridad	(205.8)	(158.3)	(288.2)	(411.7)	(292.9)	(292.9)

Utilidad de operación antes del honorario de solidaridad	161.1	124.0	40.8	58.3	91.6	91.6
Ingresos por honorarios de solidaridad	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Gastos por honorarios de solidaridad	(9.1)	(7.0)	(0.4)	(0.6)	0.0	0.0
Utilidad neta después del honorario de solidaridad	152.0	117.0	40.4	57.7	91.6	91.6
Otros Aeropuertos mexicanos⁽⁴⁾:						
Ingresos antes de honorarios de solidaridad						
Servicios Aeronáuticos	953.5	202.9	482.6	201.1	883.8	232.6
Servicios No Aeronáuticos	168.7	35.9	133.2	55.5	167.6	44.1
Servicios de Construcción	284.6	60.6	557.9	232.5	778.9	205.0
Total ingresos antes de honorarios de solidaridad	1,406.8	299.4	1,173.7	489.1	1,830.3	481.7
Gastos antes del honorario de solidaridad	(882.9)	(187.9)	(1,114.3)	(464.3)	(1,428.6)	(375.9)
Utilidad de operación antes del honorario de solidaridad	523.9	111.5	59.4	24.8	401.7	105.8
Ingresos por honorarios de solidaridad	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Gastos por honorarios de solidaridad	(29.9)	(6.4)	(4.0)	(1.7)	(5.9)	(1.6)
Utilidad neta después del honorario de solidaridad	494.0	105.1	55.4	23.1	395.8	104.2
San Juan:						
Ingresos						
Servicios Aeronáuticos	1,870.4	N/A	1,808.1	N/A	2,027.2	N/A
Servicios No Aeronáuticos	1,100.6	N/A	740.4	N/A	1,394.3	N/A
Servicios de Construcción	335.1	N/A	353.7	N/A	231.3	N/A
Total ingresos	3,306.1	N/A	2,902.2	N/A	3,652	N/A
Gastos	(2,442.1)	N/A	(2,137.6)	N/A	(2,126.2)	N/A
Utilidad de operación.	1,068.1	N/A	923.5	N/A	1,526.6	N/A
Aeropuertos Colombianos⁽⁵⁾:						
Ingresos						
Servicios Aeronáuticos	1,391.7	N/A	489.0	N/A	1,174.8	N/A
Servicios No Aeronáuticos	507.1	N/A	297.0	N/A	450.6	N/A
Servicios de Construcción	176.0	N/A	6.9	N/A	6.3	N/A
Total ingresos	2,074.8	N/A	792.9	N/A	1,631.7	N/A
Gastos	(1,633.3)	N/A	(1,035.1)	N/A	(1,200.8)	N/A
Utilidad de operación.	441.4	N/A	(242.2)	N/A	430.9	N/A
Controladora y empresas de servicios⁽⁶⁾:						
Ingresos antes de honorarios de solidaridad						
Otros ⁽⁷⁾	1,469.2	N/A	1,142.3	N/A	962.2	N/A
Total ingresos antes de honorarios de solidaridad	1,469.2	N/A	1,142.3	N/A	962.2	N/A
Gastos antes del honorario de solidaridad	(1,164.0)	N/A	(946.3)	N/A	(611.8)	N/A
Utilidad de operación antes del honorario de solidaridad	305.2	N/A	196.0	N/A	350.4	N/A
Ingresos por honorarios de solidaridad	279.6	N/A	123.6	N/A	229.7	N/A
Gastos por honorarios de solidaridad	0.0	N/A	0.0	N/A	0.0	N/A
Utilidad neta después del honorario de solidaridad	584.8	N/A	319.6	N/A	580.1	N/A
Ajuste de Consolidación⁽⁸⁾:						

Total ingresos	(1,749.2)	N/A	(1,266.3)	N/A	(1,192.2)	N/A
Gastos	1,749.2	N/A	1,266.3	N/A	1,192.2	N/A
Total:						
Ingresos						
Servicios Aeronáuticos	9,597.0	N/A	5,412.4	N/A	9,408.6	N/A
Servicios No Aeronáuticos	5,988.5	N/A	3,555.2	N/A	6,229.9	N/A
Servicios de Construcción	1,236.1	N/A	3,657.1	N/A	3,146.1	N/A
Total ingresos	16,821.6	N/A	12,624.7	N/A	18,784.6	N/A
Gastos	(8,545.0)	N/A	(9,507.4)	N/A	(10,127.0)	N/A
Utilidad Neta de operación	8,481.3	N/A	3,276.2	N/A	8,657.6	N/A

- (1) Bajo la reglamentación aplicable a nuestros ingresos aeronáuticos en México, una unidad de tráfico es equivalente a una terminal de pasajeros o 100 kilogramos (220 libras) de carga.
- (2) Refleja los resultados de las operaciones de nuestro aeropuerto de Cancún y sus dos subsidiarias de servicios aeroportuarios de Cancún sobre una base consolidada.
- (3) Conjuntamente con nuestras subsidiarias mexicanas hemos celebrado contratos intercompañías que impactan las utilidades, costos de operación e ingresos en nuestras subsidiarias en lo individual pero no sobre una base consolidada. Uno de dichos contratos es el Contrato de Solidaridad, en términos del cual cada una de nuestras subsidiarias mexicanas pagan una cuota a Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. o GAS, nuestra empresa controladora, a cambio de que GAS garantice la continua viabilidad de la concesión de la subsidiaria mexicana respectiva, incluyendo en el caso de ciertas subsidiarias mexicanas, la realización de pagos a dichas subsidiarias para asegurar que cuenten con los recursos necesarios para cumplir con sus programas maestros de desarrollo y otras obligaciones regulatorias. Las utilidades, gastos e ingresos relacionados con el Contrato de Solidaridad únicamente son aplicables a nuestras operaciones mexicanas.
- (4) Refleja los resultados de las operaciones de nuestros aeropuertos ubicados en Veracruz, Minatitlán, Oaxaca, Huatulco, Tapachula y Cozumel.
- (5) Refleja los resultados de las operaciones de nuestros aeropuertos ubicados en Medellín, Rionegro, Montería, Carepa, Quibdó y Corozal.
- (6) Refleja los resultados de las operaciones de nuestra empresa controladora y las subsidiarias de servicios. Debido a que ninguna de estas entidades tiene las concesiones de nuestros aeropuertos mexicanos, no reportamos los datos de la unidad de tráfico para estas entidades.
- (7) Refleja los ingresos en virtud de los acuerdos inter-compañías (que no sea el honorario de solidaridad), que se eliminan en el ajuste de consolidación.
- (8) Los ajustes de consolidación afectan nuestro resultado neto consolidado por la eliminación de ingresos y gastos de operaciones inter-compañías de todos los segmentos.

Hemos celebrado contratos intercompañías con nuestras subsidiarias mexicanas que afectan los ingresos y costos de operación en cada una de nuestras subsidiarias consideradas de manera individual pero no afectan los resultados consolidados. Bajo estos contratos intercompañías nuestra compañía controladora Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. (“GAS”) y nuestras compañías de servicios proporcionan ciertos servicios y garantías a nuestras subsidiarias concesionarias mexicanas (que pueden incluir la realización de ciertos pagos a dichas subsidiarias concesionarias mexicanas) a cambio de los cuales las subsidiarias de aeropuertos mexicanos realizan pagos a GAS y a las compañías de servicios. Uno de estos contratos es el “Contrato de Solidaridad” en términos del cual cada una de las subsidiarias mexicanas paga una contraprestación a GAS, a cambio de la cual esta última garantiza la continua viabilidad de la concesión de la subsidiaria mexicana respectiva a través de diversas acciones y medidas, incluyendo en el caso de ciertas subsidiarias mexicanas, la realización de pagos a dichas subsidiarias para asegurar que cuenten con los recursos necesarios para cumplir con sus programas maestros de desarrollo y otras obligaciones regulatorias. Los contratos intercompañías también incluyen acuerdos para proporcionar otros servicios del día a día incluyendo la negociación de las tarifas reguladas y la relaciones con instancias reguladoras, la renta de inmuebles comerciales, el pago de regalías de uso de marca, servicios de mercadotecnia y costos laborales. Los costos de estos servicios y garantías incluyendo los previstos en el “Contrato de Solidaridad”, son costos reales, que son cargados a cada aeropuerto en forma individual. En la presentación de nuestros resultados consolidados, los ingresos y gastos generados por estas transacciones son eliminados porque son transacciones entre intercompañías.

Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora.

La siguiente tabla presenta nuestros resultados de operación consolidados durante los periodos indicados. La información financiera incluida en la tabla siguiente deriva de nuestros estados financieros consolidados auditados.

Resultados de Operación Consolidados

	Año concluido el 31 de diciembre,		
	2019	2020	2021
	(miles de Pesos mexicanos)		
Ingresos:			
Servicios Aeronáuticos	Ps. 9,596,975	Ps. 5,412,418	Ps. 9,408,599
Servicios No Aeronáuticos	5,988,470	3,555,227	6,229,896
Servicios de construcción	1,236,193	3,657,086	3,146,166
Total Ingresos	16,821,638	12,624,731	18,784,661
Gastos y costos de operación			
Costo de servicios	(3,830,853)	(2,971,655)	(3,384,563)
Gastos de administración	(250,183)	(232,935)	(263,156)
Costos de construcción	(1,236,193)	(3,657,086)	(3,146,166)
Asistencia técnica ⁽¹⁾	(404,086)	(175,615)	(391,698)
Derecho de uso de bienes concesionados ⁽²⁾	(986,850)	(535,379)	(948,062)
Depreciación y amortización	(1,836,897)	(1,934,766)	(1,993,342)
Deterioro de crédito mercantil	---	---	---
Total gastos de operación	(8,545,062)	(9,507,436)	(10,126,987)
Otros ingresos	204,719	158,881	---
Utilidad de operación	8,481,295	3,276,176	8,657,674
Resultado integral de financiamiento:			
Utilidad por intereses, neto	(740,681)	(663,942)	(640,240)
Utilidad (pérdida) en cambios, neto	(78,877)	245,076	108,601
Ganancia (pérdida) derivada de la valuación de instrumentos derivados	---	---	---
Ganancia Integral de financiamiento	(819,558)	(418,866)	(531,639)
Participación en el negocio conjunto contabilizado por el método de participación	-	(1,618)	---
Utilidad antes de impuestos	7,661,737	2,855,692	8,126,035
Impuestos a la utilidad	(1,978,102)	(729,155)	(1,728,507)
Utilidad Neta	5,683,635	2,126,537	6,397,528
Otra información operativa (no auditada)			
Margen de operación ⁽³⁾	50.4%	26.0%	46.1%
Margen Neto ⁽⁴⁾	33.8%	16.8%	34.1%

(1) Estamos obligados a pagarle a ITA una contraprestación por asistencia técnica en términos del contrato de asistencia técnica. Esta contraprestación es de mercado y se encuentra descrita en "Revisión Operativa y Financiera y Perspectivas - Costos de Operación-Cuota de Asistencia Técnica".

(2) Cada una de nuestras subsidiarias concesionarias mexicanas está obligada al pago de un derecho de uso de activos concesionados al Gobierno Federal en términos de la Ley Federal de Derechos, el cual es actualmente 5.0% de los ingresos regulados anuales brutos de nuestras subsidiarias concesionarias obtenidos por el uso, goce o explotación de bienes del dominio público de acuerdo con los términos de nuestras concesiones. Nuestra subsidiaria Airplan está obligada al pago de una cuota de concesión a la ANI respecto de las concesiones de nuestros aeropuertos colombianos. Esta cuota de concesión es una cuota fija igual al 19.0% de los ingresos regulados y no regulados facturados o recibidos por el concesionario. Nuestra subsidiaria Aerostar tiene la obligación de realizar pagos fijos a la PRPA por USD\$2.5 millones de Dólares por año por los primeros cinco años, 5.0% de los ingresos brutos aeroportuarios a partir del sexto año hasta los treinta años y el 10% de los ingresos brutos a partir del año treinta y uno hasta los 40 años. Estos derechos se

- (3) encuentran descritos "Revisión Operativa y Financiera y Perspectivas - Costos de Operación - Derecho de uso de bienes concesionados".
 Ingresos de operación divididos por los ingresos totales, expresado como un porcentaje.
- (4) Ingresos netos divididos por los ingresos totales, expresado como un porcentaje.

Resultados de Operación por el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2021 comparado con el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2020.

Ingresos.

El ingreso total consolidado de 2021 ascendió a \$18,784.7 millones de Pesos, 48.8% mayor que los \$12,624.7 millones de Pesos registrados en el 2020. El incremento en el total de ingresos resultó de incrementos de 73.8% en los ingresos derivados de servicios aeronáuticos y de 75.2% en los ingresos derivados de servicios no aeronáuticos, que derivan principalmente del incremento de 92.9% en el tráfico de pasajeros, parcialmente compensado por una disminución de 14.0% en los ingresos por servicios de construcción en nuestros aeropuertos. La disminución en los ingresos de construcción fueron resultado de una disminución en inversiones de capital y otras inversiones en bienes concesionados. Los ingresos totales mexicanos por unidad de tráfico disminuyeron en 13.3%, de \$522.2 Pesos en el 2020 a \$453.0 Pesos en el 2021, derivado principalmente de una disminución de 49.4% en los ingresos por servicios de construcción por unidad de tráfico, que se basan en mejoras importantes a bienes concesionados y no están directamente relacionados con tráfico de pasajeros.

Nuestros ingresos consolidados derivados de servicios aeronáuticos, incrementaron en un 73.8% de \$5,412.4 millones de Pesos en el 2020 a \$9,408.6 millones de Pesos en el 2021, debido principalmente a un incremento de 92.9% en el tráfico de pasajeros. Los ingresos por cargos a pasajeros incrementaron en 109.3% de \$3,297.1 millones de Pesos en el 2020 (60.93% de nuestros ingresos aeronáuticos durante el periodo) a \$6,900.9 millones de Pesos en el 2021 (un incremento de 73.3% en nuestros ingresos aeronáuticos durante el periodo) reflejando el aumento en el tráfico de pasajeros. Los ingresos aeronáuticos mexicanos por unidad de tráfico aumentaron en un 13.6% de \$183.3Pesos en el 2020 a \$208.3 Pesos en el 2021.

Los ingresos de servicios no aeronáuticos incrementaron en un 75.2% de \$3,555.2 millones de Pesos en el 2020 a \$6,229.9 millones de Pesos en el 2021. El factor principal detrás del incremento en los ingresos no aeronáuticos de 2020 a 2021 fue un aumento en los ingresos comerciales debido a un mayor tráfico de pasajeros en 2021. Un mayor tráfico de pasajeros en 2021 provocó un aumento de 76.6% en los ingresos provenientes de tiendas minoristas, un incremento de 94.4% en ingresos de tiendas libres de impuestos (duty-free stores), y un incremento del 34.8% en otros ingresos, los cuales consistieron primordialmente en ingresos de servicios turísticos y de proveedores de reservaciones de hotel. Incrementos del 96.2% en ingresos de compañías de renta de automóviles, 83.4% en ingresos derivados de alimentos y bebidas, 39.8% en ingresos de publicidad, 84.8% en ingresos derivados de estacionamientos, 92.6% en ingresos de transportación terrestre y 15.1% en ingresos de tele-servicios también contribuyeron a la disminución de los ingresos derivados de servicios no aeronáuticos. Los ingresos no aeronáuticos mexicanos por unidad de tráfico disminuyeron un 0.1% de \$147.2 Pesos por unidad de tráfico en el 2020 a \$147.1 Pesos por unidad de tráfico en el 2021.

Los ingresos por servicios de construcción disminuyeron en 14.0% de \$3,657.1 millones de Pesos en el 2020 a \$3,146.1 millones de Pesos en el 2021, principalmente a causa de los menores niveles de mejoras de capital y otras inversiones en activos concesionados en nuestros aeropuertos mexicanos, tal como el inicio de las obras de ampliación de los edificios terminales, las plataformas de la aviación comercial, una pista de rodaje paralela y los sistemas de manejo de equipaje (*baggage-handling system*, o "BHS", por sus siglas en inglés) y la compra de terrenos que se mantendrán en reserva para futuras ampliaciones.

Nuestros ingresos de fuentes reguladas en el 2021 fueron de \$9,694.6 millones de Pesos, un incremento de 72.0% comparado con los \$5,637.8 millones de Pesos obtenidos en el 2020, derivado principalmente del incremento en el tráfico total de pasajeros y al incremento anual a nuestras tarifas reguladas. Durante el 2021,

\$5,943.8 millones de Pesos de nuestros ingresos derivaron de fuentes no reguladas, lo cual representa un incremento del 78.5% respecto de los \$3,329.8 millones de Pesos en ingresos derivados de fuentes no reguladas obtenidos en el 2020. Este incremento se debe primordialmente al incremento de 79.5% de los ingresos comerciales descritos con anterioridad, de \$3,207.2 millones de Pesos en el 2020 a \$5,756.7 millones de Pesos en el 2021.

Ingresos por aeropuerto.

En el Aeropuerto de Cancún, los ingresos aeronáuticos incrementaron en 109.4% de los \$2,218.2 millones de Pesos en el 2020 a \$4,644.5 millones de Pesos en el 2021, principalmente debido a un incremento de 82.1% en el tráfico de pasajeros en ese aeropuerto, así como un incremento de 114.0% en los cargos a pasajeros y a un incremento de 93.6% en los cargos por seguridad aeroportuaria. En el Aeropuerto de Cancún, los ingresos no aeronáuticos incrementaron en un 79.3% de \$2,252.2 millones de Pesos en el 2020 a \$4,038.2 millones de Pesos en el 2021, debido principalmente a un incremento en el tráfico de pasajeros en el 2021. Los ingresos de servicios de construcción disminuyeron en 34.8% de \$1,855.7 millones de Pesos en el 2020 a \$1,210.2 millones de Pesos en el 2021, debido a menores niveles de mejoras de capital e inversiones en los activos concesionados en ese aeropuerto. En el Aeropuerto de Cancún, los ingresos totales incrementaron en 56.4% de \$6,326.1 millones de Pesos en el 2020 a \$9,893.2 millones de Pesos en el 2021, principalmente debido al incremento en ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos, y al incremento en el tráfico de pasajeros. Los ingresos por unidad de tráfico en el Aeropuerto de Cancún disminuyeron en un 13.9% de \$506.2 Pesos en el 2020 a \$435.8 Pesos en el 2021, debido principalmente a la disminución de los ingresos derivados de servicios de construcción, según se mencionó con anterioridad.

En el Aeropuerto de Mérida, los ingresos aeronáuticos incrementaron en un 65.8% de \$281.7 millones de Pesos en el 2020 a \$467.1 millones de Pesos en el 2021, debido a un incremento del 60.3% en el tráfico de pasajeros en ese aeropuerto. En el Aeropuerto de Mérida, los ingresos no aeronáuticos aumentaron en un 43.6% de \$90.4 millones de Pesos en el 2020 a \$129.8 millones de Pesos en el 2021, derivado principalmente del aumento de 69.1% en los ingresos comerciales debido a un incremento en el tráfico de pasajeros. Los ingresos por servicios de construcción aumentaron de \$728.7 millones de Pesos en el 2020 a \$795.2 millones de Pesos en el 2021, debido a la expansión del aeropuerto de acuerdo con el Plan Maestro de Desarrollo. En general, los ingresos en el Aeropuerto de Mérida incrementaron en un 26.5% de \$1,100.8 millones de Pesos en el 2020 a \$1,392.1 millones de Pesos en el 2021, debido al incremento en los ingresos por servicios aeronáuticos del 2020 al 2021. En el Aeropuerto de Mérida, los ingresos por unidad de tráfico disminuyeron en un 17.5% de \$733.9 Pesos en el 2020 a \$605.2 Pesos en el 2021, debido principalmente a un aumento en los ingresos provenientes de servicios de construcción.

En el Aeropuerto de Villahermosa, los ingresos aeronáuticos incrementaron en un 59.0% de \$132.8 millones de Pesos en el 2020 a \$211.2 millones de Pesos en el 2021, debido a un aumento de 52.9% en las tarifas a pasajeros y un aumento de 78.9% en cargos por seguridad aeroportuaria en ese aeropuerto. En el Aeropuerto de Villahermosa, los ingresos no aeronáuticos aumentaron en 17.6% de \$42.0 millones de Pesos en el 2020 a \$49.4 millones de Pesos en el 2021, debido principalmente a un incremento de 28.6% en los ingresos comerciales. En el Aeropuerto de Villahermosa, los ingresos por servicios de construcción disminuyeron de \$154.2 millones de Pesos en el 2020 a \$123.9 millones de Pesos en el 2021. Los ingresos aumentaron en 16.9% de \$329.0 millones de Pesos en el 2020 a \$384.5 millones de Pesos en el 2021, debido principalmente a el incremento en los ingresos aeronáuticos. En el Aeropuerto de Villahermosa, los ingresos por unidad de tráfico disminuyeron en un 18.2% de \$470.0 Pesos en el 2020 a \$384.5 Pesos en el 2021, debido principalmente a la disminución en los ingresos derivados de servicios de construcción.

En nuestros seis aeropuertos mexicanos restantes, los ingresos aeronáuticos aumentaron en un 83.1% de \$482.6 millones de Pesos en el 2020 a \$883.8 millones de Pesos en el 2021, debido al aumento del 60.5% en el tráfico de pasajeros en esos aeropuertos. Los ingresos no aeronáuticos incrementaron en 25.8% de \$133.2 millones de Pesos en el 2020 a \$167.6 millones de Pesos en el 2021, debido principalmente al

aumento en los ingresos comerciales en un 45.4% y a un aumento en el tráfico de pasajeros. Los ingresos derivados de los servicios de construcción aumentaron de \$557.9 millones de Pesos en el 2020 a \$778.9 millones de Pesos en el 2021, este incremento obedece a los compromisos de inversión en el Programa Maestro de Desarrollo. En nuestros seis aeropuertos mexicanos restantes, los ingresos incrementaron en un 55.9% de \$1,173.7 millones de Pesos en el 2020 a \$1,830.3 millones de Pesos en el 2021, debido principalmente a un aumento en los ingresos derivados de servicios de construcción. En nuestros seis aeropuertos mexicanos restantes, los ingresos por unidad de tráfico disminuyeron en un 1.5% de \$489.1 Pesos en el 2020 a \$481.7 Pesos en el 2021, debido principalmente a una disminución en los ingresos derivados de servicios de construcción.

En el Aeropuerto LMM, los ingresos aeronáuticos incrementaron un 12.1% de \$1,808.1 millones de Pesos en el 2020 a \$2,027.2 millones de Pesos en el 2021, principalmente debido a un aumento de 99.9% en el tráfico de pasajeros. El incremento en el tráfico de pasajeros representa únicamente un aumento del 12.1% en los ingresos aeronáuticos derivado de que la fuente principal de ingresos de Aerostar en nuestro Aeropuerto LMM proviene de los Contratos de Uso de Aeropuerto entre Aerostar y las principales aerolíneas que dan servicio al Aeropuerto LMM.

En el Aeropuerto LMM, los ingresos no aeronáuticos incrementaron en 88.3% de \$740.4 millones de Pesos en el 2020 a \$1,394.3 millones de Pesos en el 2021. En el Aeropuerto LMM, los ingresos por servicios de construcción disminuyeron un 34.6% de \$353.7 millones de Pesos en el 2020 a \$231.3 millones de Pesos en el 2021.

En nuestros seis aeropuertos colombianos, los ingresos aeronáuticos incrementaron un 140.2% de \$489.0 millones de Pesos en el 2020 a \$1,174.8 millones de Pesos en el 2021, debido principalmente al aumento de 149.8% en el tráfico de pasajeros. En nuestros seis aeropuertos colombianos, los ingresos por servicios no aeronáuticos aumentaron en 51.7% de \$297.0 millones de Pesos en el 2020 a \$450.6 millones de Pesos en el 2021. En nuestros seis aeropuertos colombianos, los ingresos por los servicios de construcción disminuyeron 8.7% de \$6.9 millones de Pesos en el 2020 a \$6.3 millones de Pesos en el 2021, debido principalmente a la conclusión de las obras de construcción.

Los ingresos de nuestra compañía controladora y nuestras compañías de servicios administrativos disminuyeron en un 15.8% de \$1,142.3 millones de Pesos en el 2020 a \$962.2 millones de Pesos en el 2021, debido a la disminución en los pagos realizados por parte de nuestras subsidiarias operadoras en términos de los contratos inter-compañías relacionados con los servicios administrativos. Estos ingresos son inter-compañías entre nuestro grupo, y, por lo tanto, son eliminados en la consolidación.

Gastos de Operación.

Los gastos de operación totales en el 2021 fueron de \$10,127.0 millones de Pesos, lo cual representó un incremento del 6.5% respecto de los \$9,507.4 millones de Pesos registrados en el 2020. El aumento en gastos de operación en el 2021 se debió primordialmente a México, como resultado de mayores costos en cuotas de asistencia técnica y un incremento en cuotas de concesión del gobierno. Como porcentaje de los ingresos totales, los gastos de operación representaron el 53.9% del total de los ingresos en el 2021 en comparación con el 75.3% de los ingresos totales en el 2020. Los costos operativos mexicanos por unidad de tráfico disminuyeron en 38.4%, de \$370.5 Pesos por unidad de tráfico en el 2020 a \$228.2 Pesos por unidad de tráfico en el 2021, primordialmente derivado de una disminución en servicios de construcción.

El costo de los servicios aumentó en 13.9% de \$2,971.7 millones de Pesos en el 2020 a \$3,384.6 millones de Pesos en el 2021. El aumento en el costo de los servicios también se debió a (i) un incremento de 12.4% en los gastos de empleados de \$835.6 millones de Pesos en el 2020 a \$939.3 millones de Pesos en el 2021, principalmente a causa del reconocimiento de la participación de los empleados en los beneficios en el marco de la nueva recaudación fiscal en México, (ii) un incremento de 36.5% en los costos de mantenimiento de \$447.9 millones de Pesos en el 2020 a \$611.3 millones de Pesos en el 2021, atribuido principalmente al

aumento de nuestras operaciones, (iii) un incremento de 29.8% en los gastos de seguridad, vigilancia y de seguros de \$400.6 millones de Pesos en el 2020 a \$520.5 millones de Pesos en el 2021, principalmente en México y Puerto Rico y, atribuido principalmente al aumento de nuestras operaciones, (iv) un incremento de 96.8% en los gastos de ventas de las tiendas de autoservicio que abrimos directamente nosotros de \$169.3 millones en el 2020 a \$333.2 millones de Pesos en el 2021, causado por un incremento en las ventas. El incremento en el costo de los servicios fue compensado por la recuperación de gastos mediante la asistencia económica otorgada a Puerto Rico en \$339.7 millones de Pesos de conformidad con la Ley CARES durante el 2020, que consistió en una asistencia económica de \$165.9 millones de Pesos para gastos de empleados, \$142.3 millones de Pesos para gastos de seguridad y vigilancia, \$7.9 millones de Pesos para gastos de mantenimiento, y \$23.6 millones de Pesos para otros gastos, en comparación con la asistencia económica otorgada a Puerto Rico en el 2021, consistente en \$165.5 millones de Pesos para gastos de empleados, \$44.9 millones de Pesos para gastos de seguridad y vigilancia \$40.9 millones de Pesos para gastos de mantenimiento y \$101.0 millones de Pesos para otros gastos. Excluyendo los efectos de la Ley CARES, los costos por servicios incrementaron en un 12.8% o \$425.5 millones de Pesos. Adicionalmente, nuestros costos de servicios mexicanos por unidad de tráfico disminuyeron en un 32.4%, de \$96.8 Pesos en el 2020 a \$65.4 Pesos en el 2021.

Los gastos administrativos incrementaron en un 13.0% de \$232.9 millones de Pesos en el 2020 a \$263.2 millones de Pesos en el 2021. Este incremento es atribuible primordialmente a los incrementos en los servicios de marketing, los servicios de seguridad y viáticos, que parcialmente compensaron una disminución en los honorarios profesionales.

Las contraprestaciones por asistencia técnica incrementaron en un 123.1% de \$175.6 millones de Pesos en el 2020 a \$391.7 millones de Pesos en el 2021, y los derechos de concesión incrementaron en un 77.1% de \$535.4 millones de Pesos en el 2020 a \$948.1 millones de Pesos en el 2021. En el 2021, las contraprestaciones por asistencia técnica y los derechos de concesión gubernamental incrementaron debido al aumento en las ganancias aeronáuticas y comerciales, a causa de un incremento en pasajeros, así como la consolidación de las cuotas de concesión pagadas en relación con nuestros aeropuertos colombianos y el Aeropuerto LMM.

Los costos de construcción fueron de \$3,146.2 millones de Pesos en el 2021 y \$3,657.8 millones de Pesos en el 2020. La disminución se debió a menores gastos de capital comprometidos en México. Debido a que contratamos a un tercero para prestar los servicios de construcción y mejora, nuestros ingresos en México y Puerto Rico relacionados con los servicios de construcción o mejora son iguales a nuestros gastos en México y Puerto Rico derivados de dichos servicios.

Los costos por depreciación y amortización incrementaron de \$1,934.8 millones de Pesos en el 2020 a \$1,993.3 millones de Pesos en el 2021. Este incremento fue principalmente en México, debido principalmente a la depreciación de nuevas inversiones en activos fijos y mejoras realizadas en los activos concesionados.

Gastos de Operación por Aeropuerto.

En el Aeropuerto de Cancún, los gastos de operación fueron de \$4,519.8 millones de Pesos en el 2021, un incremento del 6.5% respecto de los \$4,242.6 millones de Pesos registrados en el 2020, primordialmente como resultado de un incremento del 98.9% en el 2021 atribuido a mayores costos de ventas de las tiendas de conveniencia que operamos directamente, así como un incremento del 6.7% en costos de seguridad y vigilancia, un incremento del 21.7% en los costos de mantenimiento, un incremento de 119.8% en asistencia técnica, un incremento de 94.6% en las cuotas de concesión gubernamentales, compensado parcialmente por una disminución del 34.8% en los costos de construcción de \$1,855.7 millones de Pesos en el 2020 a \$1,210.5 millones de Pesos en el 2021. En el Aeropuerto de Cancún, los gastos de operación por unidad de tráfico fueron de \$199.2 Pesos en el 2021, lo cual representa una disminución del 41.3% respecto de los \$339.5 Pesos registrados en el 2020.

En el Aeropuerto de Mérida, los gastos de operación fueron de \$1,133.2 millones de Pesos en el 2021, lo cual representa un incremento del 12.8% respecto de los \$1,004.2 millones de Pesos en el 2020, principalmente debido a un incremento del 9.1% en los costos de construcción, de los \$728.7 millones de Pesos en el 2020 a \$795.2 millones de Pesos en el 2021, así como aumentos de 7.4% en costos de seguridad y vigilancia, 25.3% en costos de mantenimiento, y 28% en costos de servicios de energía, adicionalmente hubo un incremento del 124.4% en asistencia técnica y un incremento de 60.8% en las cuotas de concesión gubernamentales. En el Aeropuerto de Mérida, los gastos de operación por unidad de tráfico fueron de \$492.7 Pesos en el 2021, lo cual representa una disminución del 26.5% respecto de los \$670.2 Pesos registrados en el 2020.

En el Aeropuerto de Villahermosa, los gastos de operación fueron de \$292.9 millones de Pesos en el 2021, lo cual representa un incremento del 1.5% respecto de los \$288.6 millones de Pesos registrados en el 2020, primordialmente debido a un incremento del 58.3% en los costos de servicios de mantenimiento, un incremento del 14.7% en servicios de electricidad, un incremento del 141.7% en asistencia técnica y un incremento del 49.1% en las cuotas de concesión gubernamentales, que fueron parcialmente compensados por una disminución del 19.6% en los costos de construcción, respecto de los \$154.1 millones de Pesos en el 2020 a \$123.9 millones de Pesos en el 2021. En el Aeropuerto de Villahermosa, los gastos de operación por unidad de tráfico fueron de \$292.9 Pesos en el 2021, lo cual representa una disminución de 29.0% respecto de los \$412.3 Pesos registrados en el 2020.

En nuestros seis aeropuertos mexicanos restantes, los gastos de operación fueron de \$1,434.5 millones de Pesos en el 2021, lo cual representa un incremento de 28.3% respecto de los \$1,118.3 millones de Pesos registrados en el 2020, principalmente debido a un incremento del 39.6% en los costos de construcción, respecto de los \$557.9 millones de Pesos en el 2020 a los \$778.9 millones de Pesos en el 2021, un incremento del 23.5% en costos de mantenimiento de \$46.7 millones de Pesos en el 2020 a \$57.7 millones de Pesos en el 2021, un incremento del 134% en asistencia técnica y un incremento del 69.6% en las cuotas de concesión gubernamentales. En nuestros seis aeropuertos mexicanos restantes, los gastos de operación por unidad de tráfico fueron de \$377.5 Pesos en el 2021, lo cual representa una disminución del 19% respecto de los \$466 Pesos registrados en el 2020.

En el Aeropuerto LMM, los gastos de operación fueron de \$2,126.2 millones de Pesos en el 2021, en comparación con los \$2,137.6 millones de Pesos en el 2020. La disminución fue principalmente debido a una disminución del 34.6% en los costos de construcción de \$353.7 millones de Pesos en el 2020 a \$231.3 millones de Pesos en el 2021 y la recuperación de gastos por \$339.7 millones de Pesos otorgados a Puerto Rico en el 2020 conforme a la Ley CARES, que consistió en una asistencia económica de \$165.9 millones de Pesos para costos por empleados, \$142.3 millones de Pesos para costos de seguridad y vigilancia, \$7.9 millones de Pesos para costos de mantenimiento, y \$23.6 millones de Pesos para otros costos, en comparación con la asistencia económica otorgada a Puerto Rico en el 2021, que consistió de \$165.5 millones de Pesos para costos por empleados, \$44.9 millones de Pesos para costos de seguridad y vigilancia, \$40.9 millones de Pesos para costos de mantenimiento y \$101.0 millones de Pesos para otros costos. Esta disminución fue parcialmente compensada por un incremento del 24% en los gastos de operación derivados de los gastos de concesión y de energía, debido a un aumento en los ingresos aeronáuticos en el 2021. Adicionalmente, la valuación de la reserva de mantenimiento según la IFRIC 12, fue de \$74.8 millones de Pesos en el 2020, mientras que en el 2021 la valuación de la reserva de mantenimiento disminuyó a \$58.4 millones de Pesos.

En nuestros aeropuertos colombianos, los gastos de operación fueron de \$1,200.8 millones de Pesos en el 2021, en comparación con los \$1,035.1 millones de Pesos en el 2020. El aumento fue principalmente debido a un incremento del 106.3% en las cuotas de concesión, respecto de \$149.6 millones de Pesos en el 2020 a \$308.6 millones de Pesos en el 2021, un incremento de 5.8% en los costos de servicios debido a un incremento del 47.6% en gastos de servicios de energía y un incremento del 46.9% en gastos de seguridad y vigilancia.

Para nuestra compañía controladora y las subsidiarias de servicios administrativos, los gastos de operación fueron de \$611.8 millones de Pesos en el 2021, lo cual representa una disminución de 35.3% respecto de los \$946.3 millones de Pesos registrados en el 2020, primordialmente como resultado de una disminución en los gastos por el contrato de solidaridad.

Ingreso Operativo.

El ingreso operativo incrementó en un 164.3% de \$3,276 millones de Pesos en el 2020 a \$8,657.6 millones de Pesos en el 2021. Este incremento en la utilidad de operación fue principalmente el resultado de los incrementos en los ingresos aeronáuticos en 73.8% y de ingresos no-aeronáuticos en 75.2%, que fueron parcialmente compensados por un aumento de 13.9% en los costos de servicio, un incremento de 123% en asistencia técnica, un aumento de 77.1% en las cuotas de concesión gubernamentales debido a un incremento de 93.5% en el tráfico total de pasajeros durante el 2021, en comparación con el mismo periodo en el 2020, adicionalmente al hecho de que no recibimos una recuperación de seguros en el 2021 en relación con el Huracán María en Puerto Rico, en comparación con la recuperación recibida en el 2020 por \$158.9 millones de Pesos.

Ingreso Operativo por Aeropuerto.

En el Aeropuerto de Cancún, el ingreso operativo incrementó en un 157.9% de \$2,083.5 millones de Pesos en el 2020 a \$5,373.4 millones de Pesos en el 2021, primordialmente por un incremento de 109.4% en los ingresos aeronáuticos. Adicionalmente, los ingresos comerciales incrementaron en 82.8% debido a un mayor tráfico de pasajeros. En el Aeropuerto de Cancún, el ingreso operativo por unidad de tráfico incrementó en un 41.9% de \$166.7 Pesos en el 2020 a \$236.6 Pesos en el 2021.

En el Aeropuerto de Mérida, el ingreso operativo incrementó en un 170.8% de \$95.6 millones de Pesos en el 2020 a \$258.9 millones de Pesos en el 2021, principalmente debido a un incremento de 65.8% en los ingresos aeronáuticos derivados de un mayor tráfico de pasajeros. En el Aeropuerto de Mérida, el ingreso operativo por unidad de tráfico incrementó en un 76.6% de los \$63.7 Pesos en el 2020 a \$112.5 Pesos en el 2021.

En el Aeropuerto de Villahermosa, el ingreso operativo incrementó en un 126.7% de \$40.4 millones de Pesos en el 2020 a \$91.6 millones de Pesos en el 2021, primordialmente por un incremento de 59.0% en los ingresos aeronáuticos debido a un mayor tráfico de pasajeros. En el Aeropuerto de Villahermosa, el ingreso operativo por unidad de tráfico incrementó un 58.8% de \$57.7 Pesos en el 2020 a \$91.6 Pesos en el 2021.

En nuestros seis aeropuertos mexicanos restantes, el ingreso operativo incrementó en un 614.4% de \$55.4 millones de Pesos en el 2020 a \$395.8 millones de Pesos en el 2021, principalmente debido a un incremento del 83.1% en los ingresos aeronáuticos y a un incremento del 25.8% en los ingresos no aeronáuticos derivado de un mayor tráfico de pasajeros. En nuestros seis aeropuertos mexicanos restantes, el ingreso operativo por unidad de tráfico incrementó en un 351.1% de \$23.1 Pesos en el 2020 a \$104.2 Pesos en el 2021.

En el Aeropuerto LMM, el ingreso operativo incrementó en un 65.3% de \$923.5 millones de Pesos en el 2020 a \$1,526.6 millones de pesos en el 2021, principalmente debido a un incremento de 88.3% en los ingresos no aeronáuticos, parcialmente compensados por el subsidio a Puerto Rico otorgado conforme a la Ley CARES durante el 2020 por un monto de \$339.7 millones de Pesos, que consistió en una asistencia económica de \$165.9 millones de Pesos para costos de empleados, \$142.3 millones de Pesos para costos de seguridad y vigilancia, \$7.9 millones de Pesos para costos de mantenimiento, y \$23.6 millones de Pesos para otros costos, en comparación con la asistencia económica de \$352.3 millones de Pesos otorgada a Puerto Rico en 2021, consistente en \$165.5 millones de Pesos para costos de empleados, \$44.9 millones de Pesos para costos de

seguridad y vigilancia, \$40.9 millones de Pesos para costos de mantenimiento y \$101.0 millones de Pesos para otros costos. Este incremento fue parcialmente compensado por un aumento de 24% en los gastos de operación derivados de la concesión y gastos de servicios de energía debido a un incremento en los ingresos aeronáuticos en el 2021. Adicionalmente la valuación de la reserva de mantenimiento según la IFRIC 12, fue de \$74.8 millones de Pesos en el 2020, mientras que en el 2021 la valuación de la reserva de mantenimiento disminuyó a los \$58.4 millones de Pesos.

En nuestros seis aeropuertos colombianos, el ingreso operativo fue de \$430.8 millones de Pesos en el 2021, en comparación con los \$242.1 millones de Pesos en el 2020, debido a un incremento del 140.2% en ingresos aeronáuticos y un incremento de 51.7% en los ingresos no-aeronáuticos, derivado de un mayor tráfico de pasajeros.

Para nuestra compañía controladora y nuestras subsidiarias de servicios administrativos, el ingreso operativo incrementó en un 81.5% de \$319.6 millones de Pesos en el 2020 a \$580.1 millones de Pesos en el 2021, primordialmente debido a la obtención de mayores ingresos derivados de costos de recuperación una vez que los mismos fueron controlados de frente a la pandemia de COVID-19 en pagos por parte de nuestras subsidiarias operadoras en términos de los contratos inter-compañías.

Resultado Integral de Financiamiento.

Nuestro resultado integral neto de financiamiento fue una pérdida de \$531.6 millones de Pesos en el 2021, en comparación con la pérdida de \$418.9 millones de Pesos en el 2020. Este aumento neto en la pérdida integral de financiamiento se debe en parte a una disminución de 9.1% en los gastos por intereses, de \$926.3 millones de Pesos en el 2020 a \$842.4 millones de Pesos en el 2021, reflejando principalmente una disminución en la tasa de interés bancaria en México, así como una disminución en valoración comercial de deuda en Colombia. Adicionalmente, las ganancias cambiarias por \$245.1 millones de Pesos en el 2020 disminuyeron a una ganancia cambiaria de \$108.6 millones de Pesos en el 2021, debido a la depreciación del Peso mexicano frente al Dólar de los Estados Unidos en 2.8% en una posición dolarizada pasiva en 2021, en comparación con la depreciación del Peso ante el dólar en un 5.5% en una posición dolarizada activa en 2020.

Impuestos.

Nuestro impuesto sobre la renta actual incrementó 187.7%, respecto de \$634.4 millones de Pesos en el 2020 a \$1,824.8 millones de Pesos en el 2021, principalmente debido a una mayor base gravable en México y Colombia reflejando el impacto negativo de COVID-19 sobre los ingresos.

Nuestra provisión del impuesto sobre la renta diferido incrementó de una pérdida de \$94.8 millones de Pesos en el 2020 a una ganancia de \$96.3 millones de Pesos en el 2021, debido principalmente a un incremento en el beneficio fiscal de los saldos por redimir de activos en los Aeropuertos de Cancún, Mérida y Oaxaca, debido a un incremento en la inflación en México de 3.2% en el 2020 a 7.3% en el 2021.

Desde el 2019, no hay obligación de tener una provisión de IA.

En el 2021 y 2020, nuestra tasa general efectiva de impuestos fue de 26%, que se mantuvo igual debido principalmente en México por (i) el aumento en el beneficio fiscal del saldo por redimir de sus activos en los aeropuertos de México que causan ISR, por el incremento de la inflación anual del 7.3% en el 2021 comparado con la inflación anual de 3.2% en el 2020, y (ii) una incorporación del ISR de Aerostar, el cual está determinado por una tasa de ISR del 10%.

Utilidad Neta.

La utilidad neta incrementó en 200.8% de \$2,126.5 millones de Pesos en el 2020 a \$6,397.5 millones de Pesos en el 2021. Este incremento se debió principalmente a causa del incremento de 73.8% y 75.2% en los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, respectivamente.

Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital.

Fuentes de Liquidez.

Históricamente nuestras operaciones, actividades de financiamiento e inversión han sido financiadas con el flujo de efectivo derivado de nuestras operaciones, el cual ha sido utilizado generalmente para cubrir nuestros gastos operativos, realizar pago de dividendos e incrementar nuestros saldos en efectivo. Sin embargo, en el 2017 contratamos deuda para fondear parte de las inversiones conforme a nuestros Planes Maestros de Desarrollo, así como para adquirir la participación en nuestros aeropuertos colombianos y nuestra participación adicional en Aerostar. Ver "*Endeudamiento*". En el 2020, no distribuimos dividendos. En el 2021, destinamos \$2,463 millones de Pesos para el pago de dividendos. Al 31 de diciembre de 2020, teníamos \$5,192.6 millones de Pesos en efectivo y equivalentes de efectivo. Al 31 de diciembre de 2021, teníamos \$8,770.1 millones de Pesos en efectivo y equivalentes de efectivo.

Flujos de Efectivo para el año concluido el 31 de diciembre de 2021, en comparación con los Flujos de Efectivo para el año concluido el 31 de diciembre de 2020.

En el 2021, generamos \$10,347.0 millones de Pesos en flujo de efectivo derivado de actividades de operación, lo que representa un incremento del 251.3% respecto de los \$2,937.1 millones de Pesos en el 2020, principalmente debido a incrementos en los ingresos aeronáuticos y no-aeronáuticos, los impuestos recuperables y cuentas por pagar, que fueron parcialmente compensados por un incremento en las cuentas por cobrar. Al 31 de diciembre de 2021, la utilidad antes de impuestos fue de \$8,126.0 millones de Pesos, reflejando un incremento de 184.6% respecto del 2020.

En el 2021, el flujo de efectivo generado por las actividades de financiamiento fue de \$3,378.2 millones de Pesos, lo que representa un incremento de 194.7% respecto de los \$1,142.3 millones de Pesos de flujo de efectivo utilizado de las actividades de financiamiento en el 2020. Este incremento es debido principalmente a los préstamos que obtuvimos de Banco Santander por un monto principal de \$2,650 millones de Pesos, y de BBVA por un monto principal de \$2,000 millones de Pesos, que fueron parcialmente compensados por pagos de (i) \$4,429.3 millones de Pesos por el monto principal y \$908.6 millones de Pesos de intereses bajo ciertos préstamos bancarios, en comparación con el pago de \$245.5 millones de Pesos por el monto principal y \$963 millones de Pesos de intereses bajo ciertos préstamos bancarios en el 2020, y (ii) 220.9 millones de Pesos que se adeudan bajo las notas preferentes garantizadas de Aerostar vigentes al 2021, en comparación con los \$252.9 millones de Pesos que se adeudan bajo las notas preferentes garantizadas de Aerostar al 2020. Adicionalmente pagamos dividendos por \$2,463 millones de Pesos en el 2021.

El flujo de efectivo utilizado para las actividades de inversión en el 2021 fue de \$3,427.6 millones de Pesos, principalmente como resultado de nuevas inversiones en activos concesionados por \$3,692.5 millones de Pesos en el 2021, lo que representa un incremento del 10.9% respecto del 2020. Esto fue parcialmente compensado por los \$201.8 millones de Pesos que fueron recaudados por concepto de intereses recibidos de inversiones.

Flujos de Efectivo para el año concluido el 31 de diciembre de 2020, en comparación con los Flujos de Efectivo para el año concluido el 31 de diciembre de 2019.

Para una comparación de los flujos de efectivo para el año finalizado el 31 de diciembre de 2020, en comparación con los flujos de efectivo para el año finalizado el 31 de diciembre de 2019, ver "*Revisión operativa y financiera y perspectivas — Liquidez y recursos de capital — Flujos de efectivo para el año concluido el 31 de diciembre de 2020 en comparación con los flujos de efectivo para el año concluido el 31 de diciembre de 2019*" en nuestro Informe del año fiscal 2020.

Informe de Créditos Relevantes

Endeudamiento.

Al 31 de diciembre de 2021, teníamos una deuda insoluble consolidada de \$13,779.5 millones de Pesos. Al 31 de diciembre de 2021, la compañía no tenía celebrados contratos de cobertura de tasa de interés o de swaps financieros de divisas.

Endeudamiento en México.

En el último trimestre de 2011, nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún obtuvo autorización para celebrar dos nuevos créditos bancarios con Banamex y BBVA por USD\$300.0 millones de Dólares y \$1,500.0 millones de Pesos, respectivamente. Estos créditos aún se encuentran sujetos a ciertas condiciones precedentes, incluyendo la negociación de la documentación definitiva para dichos créditos. A la fecha de la presente, ASUR no ha hecho uso de las líneas de crédito autorizadas. Nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún adquirió una participación inicial de 92.42% en Airplan por un monto acumulado de aproximadamente USD\$201.6 millones de Dólares, sujeto a ajustes en el precio y de conformidad con una serie de contratos con los respectivos accionistas de Airplan. Pagamos USD\$69.6 millones de Dólares del precio de compra con efectivo en caja, y en abril de 2017 obtuvimos un préstamo no garantizado de BBVA para pagar el saldo restante del precio de compra. El préstamo tuvo un plazo de un año y una tasa de interés calculada conforme a la TIIE a plazo de 28 días, más 0.60% para el periodo del 31 de julio al 31 de octubre de 2017; TIIE más 0.85% para el periodo del 31 de octubre de 2017 al 31 de enero de 2018; TIIE más 1.10% para el periodo del 31 de enero al 30 de abril de 2018; y TIIE más 1.60% para el periodo del 30 de abril al 31 de julio de 2018. Este préstamo fue pagado en octubre de 2017, y en el 2018, contratamos a través de nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún dos préstamos de \$2,000 millones de Pesos cada uno, uno por un plazo de siete años con BBVA, a una tasa TIIE a 28 días más 125 puntos base con vencimiento a octubre de 2024, y otro por un plazo de cinco años con Banco Santander a una tasa TIIE a 28 días más 125 puntos base con vencimiento a octubre de 2022. El saldo insoluble del préstamo BBVA fue pagado el 31 de octubre de 2021, y el 18 de octubre de 2021 celebramos a través de nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún, un préstamo por un plazo de siete años con BBVA por un monto de principal de \$2,000 millones de Pesos a una tasa TIIE a 28 días más un margen aplicable. El margen aplicable es calculado conforme a las siguientes bases: si nuestro índice de apalancamiento neto es inferior a 1.5x, el margen aplicable será de 140 puntos base; si nuestro índice de apalancamiento neto está entre 1.5x y 2.5x, el margen aplicable será de 165 puntos base, y, si nuestro índice de apalancamiento neto es mayor a 2.5x, el margen aplicable será de 190 puntos base.

El 29 de septiembre de 2021, pagamos anticipadamente el saldo insoluble del préstamo Santander por \$2,000 millones de Pesos y, simultáneamente, a través de nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún, contratamos un préstamo por un plazo de tres años con Santander por un monto principal de \$2,650 millones de Pesos con vencimiento al 28 de septiembre de 2024, a una tasa TIIE a 28 días más 150 puntos base.

Hemos garantizado las obligaciones de nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún conforme a estos préstamos. Mientras el crédito otorgado por BBVA y Banco Santander estén vigentes, nosotros y nuestras subsidiarias no estamos autorizados a crear cualquier gravamen sobre cualquiera de nuestras propiedades, realizar cualquier cambio fundamental en nuestra estructura accionaria o vender cualquiera de nuestros activos, por un importe mayor al equivalente del 10.0% de nuestros activos totales consolidados, conforme al trimestre fiscal más reciente previo a la venta.

Estos créditos, requieren que nosotros y nuestras subsidiarias mantengamos un índice de apalancamiento consolidado igual o inferior a 3.50:1.00 y un índice de cobertura de interés consolidado igual o mayor que

3.00:1.00 al último día de cada trimestre fiscal. En caso que incumplamos con dichas disposiciones, los créditos limitarán nuestra capacidad para pagar dividendos en favor de nuestros accionistas.

El 29 de junio de 2020, la Compañía contrató una línea de crédito con BBVA por la cantidad de \$1,500 millones de Pesos. La línea de crédito tenía un plazo de dieciocho meses, con fecha de terminación al 29 de diciembre de 2021, y una tasa de interés calculado sobre la base de la TIIE más 1.50%, y podría ser utilizado para fines corporativos generales, y gastos y comisiones relacionados con el crédito. Al 31 de diciembre de 2021, la Compañía no ha utilizado la línea de crédito, y la línea de crédito fue cancelada.

Endeudamiento en Puerto Rico.

El 21 de marzo de 2013, Aerostar obtuvo un crédito para gastos de capital por la cantidad de USD\$50.0 millones de Dólares y un crédito revolvente garantizado por la cantidad de USD\$10.0 millones de Dólares con RBC Royal Bank, UBS Financial Services y First Bank Puerto Rico. Además, Aerostar emitió en una colocación privada bonos garantizados a una tasa de 5.75% por un importe total de USD\$350.0 millones de Dólares. El 24 de junio de 2015, Aerostar emitió bonos garantizados por un monto de principal de USD\$50.0 millones de Dólares a fin de refinanciar el crédito para gastos de capital antes mencionado. Adicionalmente, el 18 de diciembre de 2015 Aerostar celebró un contrato de crédito revolvente garantizado con el Banco Popular de Puerto Rico por el monto USD\$10.0 millones de Dólares, a fin de refinanciar el crédito revolvente celebrado en marzo de 2013 y de financiar necesidades operativas de capital de trabajo y propósitos corporativos en general, incluyendo proyectos de gastos de capital. El 1 de abril de 2020, Aerostar dispuso de su línea de crédito revolvente la cantidad de USD\$10.0 millones de Dólares para fines de capital de trabajo. La Compañía pagó la línea de crédito en abril de 2021; los intereses se calculan a la tasa preferencial menos 0.5% y se pagan trimestralmente. Como parte de dichos financiamientos de deuda, se requirió a Aerostar dar prenda su interés en el C Arrendamiento LMM respecto del Aeropuerto LMM. Al 19 de noviembre de 2021, el saldo total del crédito revolvente fue pagado.

El 30 de diciembre de 2020, Aerostar celebró una línea de crédito revolvente no garantizada con Banco Popular de Puerto Rico por la cantidad de USD\$20.0 millones de Dólares, con un plazo de 3 años. Los pagos anticipados están permitidos en cualquier momento, el interés se calcula a la tasa Prime más 0.50% y Aerostar paga una tasa de 0.15% por crédito no utilizado, mismo que se calcula sobre el monto promedio del principal no utilizado durante el año. A la fecha, Aerostar no ha utilizado la línea de crédito.

Nuestra subsidiaria del aeropuerto de Cancún, junto con su socio en su negocio conjunto con PSP Investments dieron en prenda su participación en Aerostar, como garantía en dichos créditos. A partir del 1 de junio de 2017, hemos consolidado los activos y pasivos de Aerostar en nuestros estados financieros.

Mientras que permanezcan insolutos los contratos de crédito revolventes garantizados, Aerostar no tiene permitido crear cualquier gravamen sobre nuestras propiedades, realizar cambios fundamentales en nuestra estructura corporativa, o enajenar más de USD\$5.0 millones de Dólares de nuestros activos por año. Además, el contrato de crédito revolvente requiere que ASUR y nuestras subsidiarias mantengan un porcentaje de servicios de la deuda de al menos 1:50:1.00 hasta la fecha de vencimiento establecida en los créditos. En caso que incumplamos con estas obligaciones, el contrato de crédito restringe nuestra habilidad de distribuir dividendos a nuestros accionistas. El incumplimiento de estas obligaciones podría resultar en el vencimiento anticipado de todos los montos adeudados conforme al crédito.

Endeudamiento en Colombia

El 1 de junio de 2015, nuestra subsidiaria Airplan celebró un contrato de crédito sindicado por 12 años de COP\$440,000.0 millones con Bancolombia, S.A., Banco de Bogotá, S.A., Banco Corpbanca Colombia, S.A., Banco Davivienda, S.A., Banco de Occidente, S.A., Banco Popular, S.A., Banco AV Villas, S.A. y Servicios Financieros SA Serfinansa Compañía de Financiamiento. Los términos incluyen un período de gracia de tres años, pagos trimestrales de capital y tasas, una tasa de interés basada en la Tasa de Redescuento o Tasa

de redescuento, más 1.5% para un tramo y una tasa de interés basada en Depósitos Término Fijo, o Plazo Fijo de Depósito ("DTF"), más 4%. El desembolso de los fondos fue sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones suspensivas, incluyendo la constitución de un fideicomiso para el pago del crédito sindicado a través de su Subcuenta de Deuda, y los recursos correspondientes para el pago de los montos de principal e interés. El uso de los recursos provenientes de este contrato de crédito sindicado se encuentra limitado al pago de la deuda y del financiamiento de las inversiones necesarias para llevar a cabo las obras necesarias y complementarias en términos del contrato de concesión. Adicionalmente, el contrato de crédito sindicado requiere que Airplan mantenga vigente el contrato de concesión y el contrato de fideicomiso, así como realizar pagos oportunos de principal y parciales. El incumplimiento a estas disposiciones podría resultar en que todas las cantidades al amparo del crédito se vuelvan pagaderas y exigibles inmediatamente.

Durante el 2018, 2019, 2020 y 2021, el contrato de crédito sindicado fue amortizado por Airplan. En este sentido, el saldo insoluto del contrato de crédito era de COP\$428,997.5 millones al 31 de diciembre de 2018, COP\$402,597.5 millones al 31 de diciembre de 2019, COP\$367,397.5 millones al 31 de diciembre de 2020 y COP\$327,797 millones al 31 de diciembre de 2021. En el contrato de crédito sindicado, se le otorgaron dispensas a Airplan respecto de sus obligaciones financieras en relación con la cobertura del servicio de la deuda desde la fecha de medición en el tercer trimestre del 2020 hasta el primer trimestre de 2021. En el 2021, todos los acreedores del contrato de crédito sindicado le otorgaron a Airplan dispensas adicionales hasta el primer trimestre del 2022 respecto de sus obligaciones financieras en relación con la cobertura del servicio de la deuda. La Compañía no será sujeto de ningún incumplimiento o evento de incumplimiento como resultado de incumplimiento al índice de cobertura de deuda, hasta el 31 de marzo de 2022.

Asimismo, en el 2017, Airplan celebró dos créditos de corto plazo con Bancolombia, S.A. por COP\$5,000.0 millones y de COP\$10,000.0 millones. Los términos principales de estos créditos de corto plazo incluyeron la emisión de un pagaré en blanco, una tasa de interés sobre la base del Indicador Bancario de Referencia ("IBR"), más 2.75%, pagos mensuales de interés y un pago anual de principal en la fecha de vencimiento. Adicionalmente, en el 2017, Airplan celebró un crédito de corto plazo con Banco de Bogotá por COP\$5,000.0 millones. Los términos de este crédito de corto plazo incluyeron la emisión de un pagaré en blanco, una tasa de interés sobre la base del IBR, más 2.6%, pagos mensuales de interés y un pago anual de principal en la fecha de vencimiento. Estos tres créditos de corto plazo fueron liquidados en su totalidad en el 2018. En septiembre de 2020, Airplan celebró un crédito de corto plazo con Bancolombia S.A. por COP\$11,612.0 millones. El crédito a corto plazo tiene un plazo de 10 meses y una tasa de interés basada en el DTF más 1.70% de pagos de interés mensual y pagos de principal trimestrales.

Gastos de Capital.

De acuerdo con los términos de las concesiones mexicanas, cada cinco años cada una de nuestras subsidiarias concesionarias mexicanas debe someter a la SICT un programa maestro de desarrollo para su aprobación. Cada programa maestro de desarrollo incluye planes de inversión (incluyendo inversiones de capital y mejoras) de los tenedores de las concesiones por los cinco años siguientes. Una vez aprobados por la SICT, estos compromisos se vuelven obligatorios de acuerdo con los términos de nuestras concesiones.

En junio de 2018, la SICT aprobó cada uno de nuestros programas maestros de desarrollo. Los términos actuales de los programas maestros de desarrollo entraron en vigor desde el 1 de enero de 2019 y estarán vigentes hasta el 31 de diciembre del 2023. En septiembre de 2020, la SICT aprobó diferir \$2,292.4 millones de Pesos de proyectos de inversión comprometidos en el Programa Maestro de Desarrollo autorizado para el 2020 al año 2021, debido a la pandemia causada por el COVID-19. Adicionalmente, el 29 de octubre de 2020, solicitamos a la SICT una revisión extraordinaria de las tarifas máximas en México, la cual fue aprobada el 7 de abril de 2021, y resultó en una reducción de las inversiones comprometidas y un incremento en las tarifas máximas en el programa maestro de desarrollo para los años del 2021 al 2023.

Nuestra subsidiaria Aerostar, como parte del Arrendamiento LMM, está obligada con la PRPA a financiar y llevar

a cabo ciertas mejoras a su propia costa y cargo, incluyendo obras para la mejora del paisaje, reparación y reemplazo de los puentes de abordaje, reparación de las pistas y pasillos, entre otros. Al 31 de diciembre de 2014, Aerostar completó los trabajos de las mejoras requeridas de conformidad con el Arrendamiento LMM. En términos de los Contratos de Uso de Aeropuerto, Aerostar está también obligada, a realizar ciertos proyectos relevantes iniciales, necesarios para que el Aeropuerto LMM adquiera una condición de alto nivel, consistente con ciertos estándares establecidos por las autoridades establecidas por las autoridades gubernamentales de Puerto Rico. Para mayor información acerca de los gastos de capital de Aerostar, ver *"Información de la Compañía - Marco Regulatorio en Puerto Rico – Gastos de Capital Requeridos en términos del Arrendamiento LMM y los Contratos de Uso de Aeropuerto."*

En el 2014 y 2016, nuestra subsidiaria Airplan llegó a un acuerdo con el gobierno colombiano respecto de los compromisos de inversiones para ciertos aeropuertos, incluyendo el Aeropuerto Internacional José María Córdoba, el Aeropuerto de Enrique Olaya Herrera, el Aeropuerto Los Garzones y el Aeropuerto El Caraño. Los contratos de 2014 y 2016 tenían originalmente un plazo de tres años y de 33 meses, respectivamente. En el 2018 y 2019 celebramos convenios modificatorios a los contratos de 2014 y 2016 que extendieron el plazo de dichos contratos, pero no modificaron la cantidad de los compromisos de inversión. De conformidad con los contratos, Airplan tiene la obligación de llevar a cabo ciertos proyectos en nuestros aeropuertos colombianos, incluyendo la renovación de pistas y mejoras a las terminales de pasajeros. En el 2018 y 2019, el Aeropuerto Internacional José María Córdoba contaba con inversiones comprometidas de USD\$13.3 millones de Dólares y de USD\$9.1 millones de Dólares, respectivamente. En el 2018, El Aeropuerto El Caraño contaba con inversiones comprometidas de USD\$0.8 millones de Dólares. Por el 2018 y el 2019, el Aeropuerto Enrique Olaya Herrera y el Aeropuerto Los Garzones no cuentan con inversiones comprometidas con el gobierno colombiano. Al 6 de marzo de 2020, todos los demás proyectos han sido terminados. Para mayor información ver, *"Información de la Compañía - Marco Regulatorio en Colombia – Inversiones Comprometidas"*.

El siguiente cuadro muestra nuestras inversiones históricas en México, Puerto Rico y Colombia por los periodos señalados.

Inversiones de Capital	
Año concluido el 31 de diciembre,	(miles de Pesos mexicanos)
2019	2,676,610
2020	3,412,493
2021	3,800,450

En el 2021, gastamos \$3,533.4 millones de Pesos en México en inversiones de capital en los nueve aeropuertos de México, principalmente en: la ampliación del edificio de la terminal, la plataforma comercial, pistas de aterrizaje, pistas de rodaje y carreteras en el Aeropuerto de Mérida, y el comienzo de obras para la ampliación de la terminal 3 y los trabajos de expansión en la terminal 4, la ampliación de pistas de aterrizaje y de rodaje y carreteras al Aeropuerto de Cancún.

En el 2021, gastamos \$5.8 millones de Pesos en Colombia en inversiones de capital en proyectos que incluyen, entre otros: la ampliación de la terminal de carga, adquisición de activos fijos, y la ampliación del edificio terminal.

En el 2021, gastamos \$261.1 millones de Pesos en Puerto Rico en inversiones de capital que incluyen la reconstrucción de la terminal D.

En el 2020, gastamos \$3,072.4 millones de Pesos en México en inversiones de capital en los nueve aeropuertos de México, principalmente para avanzar con el programa de obras iniciado en 2019. Entre las obras más importantes se encuentran: la ampliación de varias terminales (principalmente en los aeropuertos de Cancún, Mérida y Villahermosa); la ampliación de una calle de rodaje en el aeropuerto de Cancún; y la ampliación del sistema de control de equipaje de bodega, la plataforma de aviación comercial y las instalaciones de asistencia en tierra del aeropuerto de Cancún.

En 2020, gastamos \$6.9 millones de Pesos en Colombia en gastos de capital en proyectos que incluyen, entre otros: la construcción y equipamiento de la terminal.

En 2020, gastamos \$357.2 millones de Pesos en Puerto Rico en gastos de capital en proyectos que incluyen: extensión de calles de rodaje, extensión de terminales, incluida la Terminal D, líneas de salida de puertas de seguridad, restauración de plataformas de aviación, mantenimiento de pistas, equipo de protección de puntos de control central, cámaras térmicas para carriles de salida y servidores para aerolíneas y oficinas internas de ASUR.

En 2019, gastamos \$2,188.0 millones de Pesos en gastos de capital en México, principalmente en los nueve aeropuertos de México, principalmente en: (i) los proyectos de diseño ejecutivo y el inicio de las obras de ampliación de los edificios terminales y las plataformas de aviación comercial en los aeropuertos de Cancún, Mérida, Huatulco, Oaxaca, Tapachula, Veracruz y Villahermosa; ii) el inicio de las obras de ampliación de la pista de rodaje paralela a la segunda pista del aeropuerto de Cancún; (iii) el inicio de las obras de ampliación del sistema de manejo de equipaje (BHS, por sus siglas en inglés) en varios aeropuertos regionales; (iv) la compra de terrenos que se mantendrán en reserva para futuras ampliaciones en el Aeropuerto de Cancún; (v) importantes trabajos de reparación programados en las pistas, calles de rodaje, plataformas de aviación comercial, plataformas de aviación general y carreteras de tierra; y (vi) sustituciones programadas de infraestructura, seguridad y equipo de apoyo, así como de equipo y licencias de tecnología de la información.

En 2019, gastamos \$174.6 millones de Pesos en gastos de capital en Colombia que incluyen, entre otros: (i) construcción de terminales; (ii) cargos relacionados con la supervisión y verificación de construcciones para el gobierno; (iii) módulos que conectan la terminal con el estacionamiento del Aeropuerto José María Córdova; (iv) expansión de la plataforma nacional y servicios internacionales, establecimiento de un centro de atención al cliente y la construcción de un hotel en el aeropuerto de Quibdó; y (v) centro de recolección de residuos.

En 2019, gastamos \$313.9 millones de Pesos en gastos de capital en Puerto Rico que incluyen, entre otros: (i) la reconstrucción de calle de rodaje; (ii) reconstrucción de terminal; (iii) restauración de hangar y tierra; (iv) y construcción de la sucursal de FedEx.

Tenemos la intención de fondear las inversiones requeridas por nuestra estrategia de negocios mediante el flujo de efectivo de nuestras operaciones y el endeudamiento descrito con anterioridad. Podemos continuar contratando deuda en el futuro para financiar todos o parte de estas inversiones. Consideramos que nuestro capital circulante es suficiente para nuestras necesidades actuales y prevemos generar suficiente efectivo para satisfacer nuestras necesidades de liquidez a largo plazo.

Estimaciones, Provisiones o Reservas Contables Críticas.

La aplicación de nuestras políticas de contabilidad requiere que nosotros hagamos juicios, estimaciones y consideremos supuestos que afectan las cifras reportadas de activos y pasivos y revelaciones de activos y pasivos contingentes a la fecha de los estados financieros y las cifras de ingresos y gastos durante el periodo reportado. Los estimados y consideraciones se basan en la experiencia histórica y otros factores que consideramos relevantes. No podemos asegurar que los resultados actuales no diferirán de aquellos estimados. Las políticas de contabilidad críticas se definen como aquellas que son importantes tanto como para el retrato de nuestra situación financiera como para los resultados que nos requiere un ejercicio de juicios significativo. Para una discusión detallada de la aplicación de éstas y otras políticas de contabilidad, ver Notas 17 y 19 de nuestros estados financieros.

Estimaciones contables críticas

La información significativa sobre supuestos, estimación de incertidumbres reconocidos en los estados financieros consolidados, se describen a continuación:

Ingresos.

Conforme a lo mencionado en la Nota 18.1.3 de los estados financieros consolidados, se monitorea y ajusta el ingreso de forma regular para no exceder los límites de la tarifa máxima en cada uno de los aeropuertos que opera la Compañía en México, la cual es la cantidad máxima anual de ingresos por unidad de tráfico que se puede recibir y, por lo tanto, reconocer por los servicios prestados cuyos precios están regulados.

Si se reconocieran ingresos superiores a dicha tarifa máxima, la autoridad podría revocar una o más concesiones aeroportuarias, y consecuentemente se monitorea de forma regular los ingresos regulados en México para que estos no excedan de dicho límite. La aplicación del procedimiento establecido en los títulos de concesión para determinar las tarifas máximas y la obtención de los datos necesarios son procedimientos complejos. Entre los datos utilizados en la determinación se encuentran el tráfico de pasajeros y la estadística de carga, además de variables incluidas en el cálculo como son el Índice Nacional de Precios al Productor, excluyendo el petróleo, tarifas autorizadas de servicios aeroportuarios y Tarifa de Uso Aeroportuario.

Vida útil de la concesión de Airplan.

El término de ejecución del contrato se extiende desde la fecha de suscripción de acta de inicio de ejecución y hasta la fecha en que ocurra uno de cualquiera de los siguientes hechos:

- Que los ingresos regulados generados sean iguales a los ingresos regulados esperados, siempre y cuando para tal momento ya hayan transcurrido 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución.
- Que hayan transcurrido 25 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución independientemente de si, para el momento, los ingresos regulados generados no han igualado el valor de los ingresos regulados esperados.
- Si los ingresos regulados generados igualan a los ingresos regulados esperados antes de transcurridos 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución, la duración de la ejecución del contrato será, en todo caso, de 15 años.

Se debe tener en cuenta, para efectos de los ingresos regulados esperados según la definición del contrato de concesión, que el ingreso regulado esperado incrementará una vez sean entregadas cada una de las obras complementarias (obligatorias o voluntarias) al concedente. La vida útil para la amortización se

determinó como el tiempo que dure la concesión y la amortización se calcula con base lineal con base en los años en los que se espera la recuperación del ingreso esperado del modelo financiero que tiene la Compañía. El plazo mínimo de la concesión era al año 2022; sin embargo, de conformidad con las obras complementarias realizadas y la medición del ingreso regulado esperado contra el ingreso generado, la concesión tendrá una vida útil mínima hasta el ejercicio 2032, y de acuerdo con los términos legales, la Concesión puede extenderse hasta el 2048.

Se lleva a cabo un análisis de sensibilidad para determinar el grado en que posibles cambios a los supuestos utilizados para determinar la vida útil de la concesión cambian de forma significativa. Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, los ingresos esperados totales considerando las obras adicionales, es por un total de \$14,381,166 Pesos y \$17,540,245 Pesos, respectivamente.

Evaluación de deterioro de activos intangibles, concesión aeroportuaria y crédito mercantil

El activo intangible, concesión aeroportuaria y crédito mercantil se evalúa por deterioro siempre que los eventos o cambios en las circunstancias indiquen que el valor de los activos intangibles pudiera estar deteriorado y al menos una vez al año en el caso del crédito mercantil. Debido al COVID-19 y a las medidas que tomaron los gobiernos para contener el virus, existió una baja en el 2020 en el número de pasajeros en nuestros aeropuertos. Para determinar si el valor del intangible y crédito mercantil se ha deteriorado, la unidad generadora de efectivo con la que se relaciona el activo intangible y el crédito mercantil debe valorarse utilizando técnicas de valor presente. Al aplicar esta técnica de valoración, se basa en una serie de factores, que incluyen resultados históricos, planes de negocios, pronósticos y datos de mercado. Esto se describe con más detalle en la Nota 8.1 de nuestros estados financieros consolidados. Como se puede deducir de esta descripción, los cambios en las condiciones de estos juicios y estimaciones pueden afectar significativamente el valor evaluado de los activos intangibles y crédito mercantil.

La aplicación de Normas Internacionales de Información Financiera Nuevas y Modificadas.

Nuevas Normas y Modificaciones

Las modificaciones que entraron en vigor a partir del 1 de enero de 2021 fueron:

- Modificaciones, NIIF 16 Concesiones de arrendamiento relacionadas con el COVID-19.
- Modificaciones a las NIIF 9, NIC 39, NIIF 7, NIIF 4 y NIIF 16- Reforma de la tasa de interés de referencia – Fase 2.

Estas modificaciones no tuvieron un impacto significativo para la Compañía.

Las modificaciones y mejoras a las normas que nos son efectivas para los periodos anuales que terminan al 31 de diciembre de 2021 son las siguientes:

- Modificaciones a la NIIF 3 - Se realizaron modificaciones menores a la NIIF 3 Combinaciones de negocios para actualizar las referencias al Marco conceptual para la información financiera y agregar una excepción para el reconocimiento de pasivos y pasivos contingentes dentro del alcance de la NIC 37 Provisiones, pasivos contingentes y activos contingentes y a la Interpretación 21 Gravámenes. Efectiva a partir del 1º de enero de 2022.
- Modificaciones a la NIC 37 Contratos onerosos: costo de cumplir un contrato. Efectiva a partir del 1º de enero de 2022.
- Mejoras anuales a las normas NIIF 2018–2020 - Las siguientes mejoras se finalizaron en mayo de 2020 y serán efectivas a partir del 1 de enero de 2022:

- a) NIIF 9 Instrumentos financieros: aclara qué comisiones y honorarios deben incluirse en la prueba del 10% para la baja de pasivos financieros.
- b) NIIF 16 Arrendamientos: modificación del ejemplo ilustrativo 13 para eliminar la ilustración de los pagos del arrendador en relación con las mejoras de arrendamiento, para eliminar cualquier confusión sobre el tratamiento de los incentivos de arrendamiento.
- Modificaciones a la NIC 1 - Clasificación de pasivos como corrientes o no corrientes con base en los derechos que existan al final del período de reporte y sin tomar en cuenta expectativas acerca de si la entidad ejercerá su derecho a diferir la liquidación de un pasivo (por ejemplo, la recepción de una exención o incumplimiento de algún "covenant"). Efectiva a partir del 1° de enero de 2023.
 - Modificaciones a la NIC 1 y al Declaración de Práctica No.2 de la NIIF - Información a revelar sobre políticas contables. Efectiva a partir del 1° de enero de 2023.
 - Modificaciones a la NIC 8 - Definición de estimaciones contables. Efectiva a partir del 1° de enero de 2023.
 - Modificaciones a la NIC 12 - Impuesto diferido relacionado con activos y pasivos que surgen de una sola transacción. Efectiva a partir del 1° de enero de 2023.
 - Modificaciones a la NIIF 10 y NIC 28 Venta o contribución de activos entre el inversionista y su asociada o negocio conjunto. Fecha efectiva por definir.

Derivado de estas modificaciones no se espera que se tenga un impacto significativo.

Operaciones Fuera del Balance General.

Actualmente no somos parte de, no hemos sido parte de ni estamos involucrados en ninguna operación fuera del Balance General que tenga o pueda razonablemente haber tenido un efecto presente o futuro en nuestros estados financieros, modificaciones en la liquidez, gastos de capital o recursos de capital que son relevantes para nuestros inversionistas.

Revelación Tabular de Obligaciones Contractuales.

La siguiente tabla contiene un resumen de nuestras obligaciones contractuales significativas al 31 de diciembre de 2021.

	Pagos a realizarse por periodos				
	(millones de Pesos mexicanos)				
	Total	1 año	1-2 años	2-5 años	más de 5 años
Obligaciones contractuales mexicanas					
Plan Maestro de Desarrollo ⁽¹⁾	9,672.5	3,542.9	5,602.0	527.5	-
Contrato de Asistencia Técnica ⁽²⁾	402.7	127.2	137.8	137.8	-
Arrendamientos operativos.....	7.4	5.7	1.7	-	-
Obligaciones contractuales colombianas					
Obligaciones de compra.....	43.5	43.5	-	-	-
Arrendamientos operativos.....	-	-	-	-	-
Obligaciones contractuales puertorriqueñas					
Obligaciones de compra.....	-	-	-	-	-
Arrendamientos operativos.....	-	-	-	-	-
Total	10,126.1	3,719.3	5,741.5	665.3	-

Pasivos Financieros	Pagos a realizarse por periodo				
	(millones de Pesos mexicanos)				
	Total	Menos de 1 año	1-2 años	2-5 años	Más de 5 años
Préstamos bancarios e intereses.....	13.6	210.8	3,945.1	2,305.3	---
Deuda a largo plazo.....	14.0	239.7	1,512.9	5,696.8	---
Proveedores.....	290.1	---	---	---	---
Cuentas por pagar y gastos acumulados.....	1,383.3	---	---	---	---
Total.....	1,701.0	450.5	5,458.0	8,002.1	---

- (1) Al 31 de diciembre de 2021, basado en el Índice Mexicano de Precios de Construcción Los programas maestros de desarrollo, los cuales contienen compromisos de inversión para nuestros aeropuertos han sido aprobados para cada año hasta el 31 de diciembre de 2023. Los planes mencionan también inversiones estimadas para los años del 2023 al 2033, pero estas cantidades no son vinculantes.
- (2) Refleja la cantidad mínima fija debida en virtud del Acuerdo de Asistencia Técnica. El monto real que se pagará en cualquier año puede ser más alto porque las tarifas de asistencia técnica se calculan como la suma de USD\$2.0 millones de Dólares ajustados anualmente por inflación contra el índice de precios al consumidor de los Estados Unidos (Sujeto a ciertos ajustes) y el 5.0% de nuestras ganancias anuales consolidadas antes de la totalidad Costo de financiamiento, impuestos sobre la renta y depreciación y amortización (determinado de acuerdo con las NIIF y calculado antes de deducir la tarifa de asistencia técnica).

Consejeros, Altos Directivos y Empleados.

Consejeros.

Nuestro Consejo de Administración es responsable de la administración de ASUR. Conforme a nuestros estatutos sociales, la administración de la Sociedad estará encomendada a un Consejo de Administración conformado en todo momento por un mínimo de siete miembros y un máximo de veintiuno. Actualmente el Consejo de Administración está integrado por once miembros, cada uno de los cuales ha sido electo o ratificado por la asamblea general anual ordinaria de accionistas y permanecerá en su cargo un año o hasta que las personas designadas para sustituirlos tomen posesión de sus cargos.

Nuestros estatutos sociales establecen que los accionistas Serie BB tienen el derecho de designar a dos miembros del Consejo de Administración y sus respectivos suplentes. Los consejeros restantes son designados por los tenedores de las acciones de la Serie B. En términos de nuestros estatutos sociales, cada accionista o grupo de accionistas propietarios de la Serie B que sea propietario de un 10.0% de nuestro capital social, tiene derecho a designar un miembro del Consejo de Administración. Los consejeros restantes serán elegidos por mayoría de votos de los tenedores de acciones Serie B presentes en la asamblea de accionistas correspondiente (incluyendo los accionistas que individual o conjuntamente eligieron un consejero en virtud de su participación de 10.0%).

El siguiente cuadro lista a los consejeros actuales de ASUR, su cargo dentro del Consejo, género y la fecha de su nombramiento:

Miembros Propietarios (**)	Cargo	Fecha de Nombramiento	Género
Fernando Chico Pardo ⁽¹⁾	Presidente	28 de abril de 2005	Masculino
Ricardo Guajardo Touché ⁽³⁾	Consejero	28 de febrero de 2001	Masculino
Francisco Garza Zambrano ⁽³⁾	Consejero	28 de febrero de 2001	Masculino
Guillermo Ortíz Martínez ⁽³⁾	Consejero	26 de abril de 2010	Masculino
José Antonio Pérez Antón ^{(2)(5) (*)}	Consejero	26 de abril de 2012	Masculino
Aurelio Pérez Alonso ^{(4)(*)}	Consejero	26 de abril de 2012	Masculino
Rasmus Christiansen ⁽³⁾	Consejero	26 de abril de 2007	Masculino
Bárbara Garza Lagüera Gonda ⁽³⁾⁽⁶⁾	Consejero	23 de abril de 2020	Femenino
Pablo Chico Hernández ⁽⁷⁾	Consejero	22 de abril de 2021	Masculino
Heliane Marie Luise Steden ⁽⁷⁾	Consejero	22 de abril de 2021	Femenino
Diana María Chavez Varela ⁽⁷⁾	Consejero	22 de abril de 2021	Femenino

(1) Designado por ITA como tenedor de las acciones de la Serie "BB". Al 8 de abril de 2022, Fernando Chico Pardo era el consejero propietario, de manera indirecta, del 50.0% de las acciones de ITA y de 51,641,256 acciones Serie "B" (17.21% de nuestras acciones en circulación).

(2) Designado por ITA como tenedor de las acciones de la Serie "BB", con Luis Fernando Lozano Bonfil como suplente.

(3) Miembro independiente.

(4) El 26 de abril de 2012, Aurelio Pérez Alonso fue designado como miembro del Consejo de Administración, representando a las acciones de la Serie "B".

(5) El 26 de abril de 2012, José Antonio Pérez Antón fue designado como miembro del Consejo de Administración, representando a las acciones de la Serie "BB".

(6) El 23 de abril de 2020, Bárbara Garza Lagüera Gonda fue designada como miembro del Consejo de Administración, representando a las acciones de la Serie "B", llenando la vacante dejada con motivo de la renuncia de Roberto Servitje Sendra.

(7) El 22 de abril de 2021, Pablo Chico Hernández, Heliane Marie Luise Steden y Diana María Chávez Varela fueron designados como miembros del Consejo de Administración, representando a las acciones de la Serie "B".

(*) Al 31 de diciembre de 2021, propietario de menos del 1.0% de nuestras acciones en circulación.

(**) Hay una vacante en el Consejo de Administración con motivo del fallecimiento de Luis Chico Pardo el 25 de febrero de 2021.

Fernando Chico Pardo. El señor Fernando Chico Pardo ha sido miembro de nuestro Consejo de Administración y Presidente del Consejo desde el 28 de abril de 2005 y fue nuestro Director General desde el 19 de enero de 2007 y hasta el 1 de junio de 2011. Es el fundador y presidente de Promecap, S.C.,

creada en 1997, y es el Co-presidente, del operador portuario y ferroviario Carrix, Inc. Anteriormente, el señor Fernando Chico Pardo fue Socio y Director General Interino de Grupo Financiero Inbursa, S.A. de C.V., Socio y Director General Interino de Acciones e Inversora Bursátil, S.A. de C.V. Casa de Bolsa, fundador y Director de Acciones y Asesoría Bursátil, S.A. de C.V. Casa de Bolsa, Director de Metals Procurement en Salomon Brothers (Nueva York) y Representante de América Latina para Mocatta Metals Corporation, Representante de México para Standard Chartered Bank (Londres) y consultor de BBVA. El señor Chico Pardo ha sido miembro del Consejo de Administración de Grupo Financiero Inbursa, Conдумex, Grupo Carso, Sanborns Hermanos, Sears, Roebuck de México, BBVA, Cultiva y Grupo Posadas de México, entre otros. Tiene 70 años de edad. El señor Fernando Chico Pardo fue nombrado por ITA.

Ricardo Guajardo Touché. El señor Guajardo es un miembro independiente de nuestro Consejo de Administración y Presidente de nuestro Comité de Auditoría y Prácticas Societarias. Ha sido Presidente de BBVA de 1999 a 2004, además de Presidente y Director General de BBVA de 1991 a 1999. Fue antes miembro de los consejos de administración de Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey ("ITESM"), Grupo Industrial Alfa, El Puerto de Liverpool, y Grupo Coppel. Es actualmente consejero de Fomento Económico Mexicano (FEMSA), Grupo Bimbo, Coca Cola Femsa (KOF), Grupo Vitro y BBVA. Tiene 73 años. El señor Guajardo es consejero independiente de ASUR.

Francisco Garza Zambrano. El señor Garza es miembro propietario de nuestro Consejo de Administración y ha sido Presidente de Cementos Mexicanos de Norteamérica y Trading (su posición actual), así como de Cementos Mexicanos México, Cementos Mexicanos Panamá, Cementos Mexicanos Venezuela y Cementos Mexicanos Estados Unidos; ha sido consejero de Control Administrativo Mexicano, S.A. de C.V., Vitro Plano, S.A. de C.V., Universidad de Monterrey, Cámara Nacional del Cemento, Club Industrial, A.C. y la Fundación Mexicana para la Salud, y actualmente es miembro del Consejo de la Universidad de Monterrey, el Centro Roberto Garza Sada de Arte, Arquitectura y Diseño y del Comité Técnico de FIDECULTURAL. Tiene 66 años de edad. El señor Garza es consejero independiente de ASUR.

Guillermo Ortiz Martínez. El señor Ortiz es un miembro de nuestro Consejo de Administración y experto financiero de nuestro Comité de Auditoría y Prácticas Corporativas. Ha fungido como Presidente del Consejo de Administración de Grupo Financiero Banorte. Anteriormente el Sr. Ortiz fue Gobernador del Banco de México por dos periodos, del 1 de enero de 1998 al 31 de diciembre de 2003, y del 1 de enero de 2004 al 31 de diciembre de 2009. Entre diciembre de 1994 y diciembre de 1997 fue el Secretario de Hacienda y Crédito Público. Anteriormente el Sr. Ortiz ocupó brevemente el cargo de Secretario de Comunicaciones y Transportes, en diciembre de 1994 en el comienzo de la administración del ex-presidente Dr. Ernesto Zedillo, el Sr. Ortiz fue Secretario de la Función Pública de 1988 a 1994. Previo a lo anterior, entre 1984 y 1988, ocupó el puesto de director ejecutivo del Fondo Monetario Internacional (FMI). De 1977 a 1984, ocupó cargos como economista, sub-director y director en el departamento de investigación económica del Banco de México. El Sr. Ortiz entró al servicio público con el gobierno federal como un economista en la Secretaría de Planeación y Presupuesto. Durante el 2009 el Sr. Ortiz fue director del Banco de Pagos Internacionales (*Bank for International Settlements*), con base en Basilea, Suiza. Tiene 73 años de edad. El señor Ortiz es consejero independiente de ASUR.

Rasmus Christiansen. El señor Christiansen fue anteriormente Director General de Copenhagen Airports International A/S responsable de la dirección y servicios de consultoría para las inversiones internacionales de CPH. Antes de incorporarse a Copenhagen Airports el señor Christiansen era el director y dueño de una compañía de importación/exportación en Hungría (1993-1999). Su posición previa fue Vicepresidente de Dolce International, Hoteles y Centros de conferencias. Se incorporó a Copenhagen Airports A/S en 1999 como Director de Desarrollo y Adquisiciones. En 2005 se convirtió en Vicepresidente y en el 2007 en Director General de Copenhagen Airports International. También es miembro del Consejo de Administración de CPH Internacional A/S y Newcastle International Airport Ltd. Así como presidente de la fundación Danesa Schou. El señor Christiansen tiene 70 años de edad y nació en Dinamarca. El señor Christiansen es consejero independiente de ASUR.

José Antonio Pérez Antón. El señor Pérez Antón ha sido Director General de Grupo ADO desde 2006 y miembro del Consejo de Administración de Grupo ADO desde 2005. Ha trabajado para ADO desde 1996. El señor Pérez Antón es también actualmente vicepresidente de la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasaje y Turismo y Consejero de la ITI (*The Intermodal Transportation Institute*, con sede en Denver) y miembro del Consejo Empresarial Mexicano. Tiene 49 años de edad.

Aurelio Pérez Alonso. El señor Pérez Alonso ha sido Director General Adjunto de Grupo ADO desde 2006 y miembro del Consejo de Administración de Grupo ADO desde 2005. Antes de incorporarse a la Compañía en 1998, el señor Pérez Alonso fue consultor de Arthur Andersen y actualmente es miembro del Consejo de Administración de la CANPAT. Tiene 50 años de edad.

Pablo Chico Hernández. El señor Chico Hernández se graduó de la Universidad Iberoamericana en la Ciudad de México donde estudió Administración de Negocios, y obtuvo un MBA de la Southern Methodist University en Dallas, Texas, con especialidad en Finanzas y Empresariado. Ha trabajado en Promecap, S.C., y en Prudential Bank México, donde administró una cartera de USD\$100 millones de Dólares indexada a la Bolsa Mexicana de Valores. Actualmente trabaja en SSA Marine, Inc, una empresa de logística de transporte marítimo y ferroviario con sede en Seattle, Washington. Tiene 37 años.

Bárbara Garza Lagüera Gonda. La señora Garza Lagüera es miembro suplente del Consejo de Administración de FEMSA, Vicepresidente del Consejo de Administración del ITESM Campus Ciudad de México, miembro de los Consejos de Administración de Fresnillo, Plc., Inmobiliaria Valmex, S.A. de C.V., Inversiones Bursátiles Industriales, S.A. de C.V., Desarrollo Inmobiliario La Sierrita, S.A. de C.V., Refrigeración York, S.A. de C.V., Peñitas, S.A. de C.V., Controladora Pentafem, S.A.P.I. de C.V., BECL, S.A. de C.V., Soluciones Financieras (SOLFI), Fondo para la Paz y Museo Franz Mayer, y miembro de la comisión de supervisión del Fondo Nacional para la Cultura y las Artes (FONCA). Ella tiene 62 años de edad. La señora Garza Lagüera es un consejero independiente de ASUR.

Heliane Marie Luise Steden. La señora Steden es Directora Ejecutiva de Merrill Lynch adscrita a la oficina central para operaciones internacionales en Nueva York. Fue contratada por Merrill Lynch en 1999, después de trabajar en Bankers Trust y Deutsche Bank. Es miembro del Fideicomiso del Patronato de la Universidad de California del Sur (“USC”). Mientras cursaba sus estudios en administración de negocios en la USC, Steden representó la universidad tres veces como jugadora de tenis en el campeonato All American, y después tuvo una carrera de cinco años como tenista profesional. Tiene 57 años. La señora Steden es un consejero independiente de ASUR.

Diana María Chávez Varela. La señora Chávez es Directora Ejecutiva y Presidente del Consejo de CIFAL, un centro del sector privado que promueve la investigación para la implementación de los objetivos e iniciativas de sostenibilidad de la Organización de las Naciones Unidas en Bogotá, Colombia. También es Vicepresidente del Consejo de Patronato de UNITAR, el Instituto de las Naciones Unidas para la Formación Profesional y la Investigación, en Ginebra, Suiza. Entre 2009 y 2017, fue Directora Ejecutiva del Centro Regional para Latinoamérica y el Caribe del Pacto Mundial de la ONU en Bogotá, y antes fue Coordinadora de la Red Local del Pacto Mundial en México. Tiene 50 años. La señora Chávez es un consejero independiente de ASUR.

Funcionarios de Primer Nivel

Conforme a nuestros estatutos sociales, los miembros del Consejo de Administración designados por los accionistas de la Serie BB pueden presentar al Consejo de Administración el nombre o nombres de los candidatos a ocupar el cargo de Director General de la Sociedad, de remover al Director General y de nombrar y remover a la mitad de nuestros altos funcionarios. Actualmente, cuatro funcionarios ejecutivos reportan directamente al Director General, uno de los cuales fue nombrado por ITA como tenedor de las acciones de la Serie BB.

El siguiente cuadro presenta a nuestros funcionarios ejecutivos, su puesto actual, género y la fecha de nombramiento como directivo relevante:

Nombre	Puesto	Fecha de Nombramiento	Género
Adolfo Castro Rivas ⁽¹⁾	Director General; Director de Finanzas y Planeación Estratégica	1 de junio de 2011	Masculino
Carlos Trueba Coll	Director del Aeropuerto de Cancún	1 de marzo de 2010	Masculino
Héctor Navarrete Muñoz	Director de Aeropuertos Regionales	15 de enero de 2003	Masculino
Claudio Góngora Morales	Director Jurídico	19 de abril de 1999	Masculino
Manuel Gutiérrez Sola	Director Comercial	7 de agosto de 2003	Masculino
Alejandro Pantoja López	Director de Infraestructura y Regulación	15 de agosto de 2013	Masculino

(1) Nombrado por ITA, como tenedor de las acciones de la Serie BB.

Adolfo Castro Rivas. El señor Castro fue designado como nuestro Director General en junio de 2011. El señor Castro ha sido nuestro Director de Finanzas (*Chief Financial Officer*) desde enero de 2000. Anteriormente a su incorporación a ASUR, el señor Castro fue Director de Administración y Finanzas de Ferrocarril del Sureste, S.A. de C.V. El señor Castro también fue Director Ejecutivo de Netcapital, S.A. de C.V., Director de Finanzas de Grupo Mexicano de Desarrollo, S.A. de C.V., Gerente de Finanzas de Grupo ICA, S.A.B. de C.V. y auditor y asesor con Coopers & Lybrand. El señor Castro es también miembro del Consejo de Administración e integrante del Comité de Auditoría de Red de Carreteras de Occidente, S.A.B. de C.V. Tiene 57 años de edad.

Carlos Trueba Coll. El señor Trueba ha sido el Director del Aeropuerto Internacional de Cancún desde marzo de 2010. Anteriormente, el señor Trueba ha ocupado una serie de cargos administrativos dentro del Aeropuerto Internacional de Cancún, incluyendo Sub-director de Operaciones (noviembre 2004), fue jefe de departamento y regional en la compañía Aeropuertos y Servicios Auxiliares. Tiene 58 años de edad.

Héctor Navarrete Muñoz. El señor Navarrete es el Director de Aeropuertos Regionales de ASUR. Anteriormente, el señor Navarrete fue el administrador del Aeropuerto Internacional de Mérida, Director del Consejo de Cultura y Turismo del estado de Yucatán y coordinador del proyecto Cultura Maya en San Antonio Texas, presidente del Consejo Internacional de Aeropuertos para Latinoamérica y el Caribe del Consejo Internacional de Aeropuertos y Experto en Seguridad de la Aviación Civil Internacional. Tiene 65 años de edad.

Claudio Góngora Morales. El señor Góngora es el Abogado General desde 1999. Es Director Jurídico de ASUR (desde 2001). El señor Góngora fue Director Jurídico de Azufrera Panamericana, S.A. de C.V. alternando como consultor jurídico de compañía Exploradora del Istmo, S.A. de C.V. También se desempeñó como Director Jurídico Adjunto de la Comisión de Fomento Minero, así como Consultor General Jurídico de Grafito de México, S.A. de C.V., Terrenos para Industrias, S.A. de C.V., Terrenos de Jaltipan, S.A. de C.V., Macocozac, S.A. de C.V., Pasco Terminals, Inc. y Pasco International, Ltd. Tiene 70 años de edad.

Manuel Gutiérrez Sola. El señor Gutiérrez ha sido nuestro Director Comercial desde el 7 de agosto de 2003. Anteriormente, desde el 31 de octubre del 2002, el Sr. Gutiérrez Sola fue el Director Comercial interino, donde estuvo a cargo de las negociaciones de los contratos comerciales de nuestros aeropuertos y la implementación de la segunda etapa de la estrategia comercial de ASUR. Antes de eso fungió como nuestro Administrador de Concesiones desde diciembre del 2000. Antes de incorporarse a ASUR, el Sr. Gutiérrez fue director General de G. Acción, S.A. de C.V. y Gerente de Maquinaria y Equipo de Gutsa

Construcciones, S.A. de C.V. Tiene 58 años de edad.

Alejandro Pantoja López. El Sr. Pantoja fue nombrado como nuestro Director de Infraestructura y Regulación en agosto de 2013. Anteriormente, el Sr. Pantoja ocupó una serie de puestos en ASUR, incluyendo el de Administrador del Aeropuerto Internacional de Veracruz (de 2001 a 2013). Ha ocupado también puestos ejecutivos en las compañías Internacional de Contenedores de Veracruz y Ferrocarril del Sureste. Tiene 60 años de edad.

Acciones Propiedad de Consejeros y Funcionarios de Primer Nivel.

Excepto por el señor Fernando Chico Pardo (*Ver "Principales Accionistas y Operaciones con Partes Relacionadas – Principales Accionistas"*), los consejeros y funcionarios de primer nivel de ASUR no son propietarios de acciones de ASUR. No existen acuerdos de compensación bajo los cuales nuestros empleados pudiesen adquirir acciones representativas del capital de ASUR.

Remuneración a Consejeros y Funcionarios de Primer Nivel de la Sociedad.

Los miembros de nuestro Consejo de Administración y los miembros de nuestros comités recibieron \$8.1 millones de Pesos como contraprestación total por el año concluido el 31 de diciembre de 2021. Pagamos la cantidad total de aproximadamente \$122.3 millones de Pesos en el 2021 por los servicios de nuestros funcionarios de primer nivel.

Ninguna cantidad ha sido destinada por ASUR o sus subsidiarias al pago de pensiones, fondos para el retiro o prestaciones similares.

Comités.

Los estatutos sociales de ASUR determinan la existencia de cuatro comités para asistir en la administración de ASUR: un Comité Operativo, un Comité de Auditoría y Prácticas Corporativas, un Comité de Adquisiciones y Contratos y un Comité de Nominaciones y Compensaciones.

Comité Operativo

De conformidad con nuestros estatutos sociales, el Comité Operativo, se compone de cinco miembros y es responsable de proponer y aprobar ciertos planes y políticas relacionadas con nuestros negocios, inversiones y administración, incluyendo la aprobación de los programas maestros de desarrollo de nuestras subsidiarias concesionarias, nuestra política de dividendos y las inversiones inferiores a USD\$2 millones de Dólares que no están contempladas en nuestro presupuesto anual.

El Consejo de Administración nombra a todos los miembros del Comité Operativo. Los miembros del Consejo de Administración electos por los accionistas Serie BB tienen derecho a nombrar a dos de los miembros del Comité y a nombrar al presidente, quien tiene voto de calidad en caso de empate. Se requiere el consentimiento de los consejeros nombrados por los accionistas Serie BB para la elección de los miembros del Comité Operativo que no sean miembros de nuestro Consejo o directores de nuestra compañía.

Los miembros actuales del Comité Operativo son Francisco Garza Zambrano (Presidente), Fernando Chico Pardo, Rasmus Christiansen, Ricardo Guajardo Touché y José Antonio Pérez Antón. Se ha designado un secretario, el cual no es miembro del Comité.

Comité de Auditoría y Prácticas Corporativas

El Comité de Auditoría y Prácticas Corporativas, debe estar compuesto de por lo menos tres miembros propietarios, los cuales todos deben de ser independientes, es responsable de supervisar la administración, conducción y manejo de los negocios de la Compañía, de asegurar que el Consejo de Administración y nuestros funcionarios, así como los funcionarios de nuestras subsidiarias cumplan con los estatutos sociales, la ley aplicable y con lineamientos generales que deben prepararse en apego a los estatutos sociales así como de coordinar las actividades de auditoría interna. Con respecto a los reportes financieros y asuntos relacionados con auditoría, el Comité de Auditoría y Prácticas Corporativas revisa información financiera, supervisa actividades de gestión de riesgos (como las áreas de la empresa que pueden ser vulnerables al fraude u otros actos de corrupción, tecnología de la información y cuestiones medioambientales y sociales), asegura el cumplimiento de las máximas del código de conducta profesional y supervisa al auditor interno, así como los sistemas de control interno y el desempeño del auditor externo. El Comité de Auditoría y Prácticas Corporativas también es responsable de supervisar las operaciones de nuestra compañía con sus filiales, incluyendo ITA y sus accionistas. Adicionalmente a las labores específicas y facultades establecidas para el Comité de Auditoría y Prácticas Corporativas, nuestros estatutos sociales y la Ley del Mercado de Valores, nuestro Comité de Auditoría y Prácticas Corporativas tiene los deberes y facultades del Comité de Prácticas Societarias bajo la Ley del Mercado de Valores. Los estatutos sociales establecen que el Consejo de Administración deberá determinar el número de miembros del Comité de Auditoría y Prácticas Corporativas, en el que se requiere que esté compuesto únicamente por miembros independientes del Consejo de Administración.

Todos los miembros del Comité de Auditoría y Prácticas Corporativas deberán cumplir con los criterios aplicables establecidos por la ley Sarbanes-Oxley del 2002, y las reglas emitidas en esa ley por la SEC.

La asamblea de accionistas nombra al Presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Corporativas, y a un Secretario, que puede o no ser miembro del comité. El Comité de Auditoría y Prácticas Corporativas también nombra a un delegado especial que no puede ser una persona nombrada por los tenedores de las acciones de la Serie BB, ni estar relacionado con ellos. El delegado especial es el encargado de asegurar que el Socio Estratégico cumpla con sus obligaciones contempladas en el contrato de asistencia técnica.

Los miembros propietarios actuales del Comité de Auditoría y Prácticas Corporativas son los señores Ricardo Guajardo Touché (Presidente), Guillermo Ortiz Martínez (experto financiero de nuestro Comité de Auditoría y Prácticas Corporativas) y Francisco Garza Zambrano. Asimismo, se ha designado un secretario, el cual no es miembro del comité.

Comité de Adquisiciones y Contratos

El Comité de Adquisiciones y Contratos, integrado por tres miembros propietarios, es responsable de asegurar el cumplimiento de las políticas de ASUR establecidas en nuestros estatutos sociales. Entre otras cosas, estas políticas requieren que el Comité de Adquisiciones y Contratos apruebe (i) cualquier operación o Serie de operaciones relacionadas entre ASUR y un tercero, que represente una cantidad mayor a USD\$400,000 Dólares a ser realizadas dentro de un año o más, (ii) cualquier convenio modificadorio que suponga un incremento de más del 25% del plazo o del valor originalmente acordado, (iii) cualquier contrato licitado por el cual se reciba una única oferta, o cuando se asigne un contrato sin licitación alguna, y (iv) las renovaciones de contratos en las que participe el mismo proveedor. Además, nuestros estatutos requieren que cualquier contrato entre ASUR, por una parte, y nuestro Socio Estratégico o cualquiera de sus partes relacionadas por la otra parte, sea otorgado mediante un proceso de licitación que involucre al menos a otros tres participantes.

Nuestros estatutos sociales establecen que la asamblea de accionistas determinará el número (que deberá ser siempre impar) de miembros del Comité de Adquisiciones y Contratos, mismos que deberá estar compuesto principalmente por miembros del Consejo de Administración.

Los miembros del Consejo de Administración electos por los tenedores de acciones de la Serie BB tienen el derecho de nombrar a un miembro del comité. Los miembros actuales del Comité de Adquisiciones y Contratos son los señores Fernando Chico Pardo (Presidente), Rasmus Christiansen y Aurelio Pérez Alonso. Se ha designado un secretario, el cual no es miembro del Comité.

Comité de Nominaciones y Compensaciones

El Comité de Nominaciones y Compensaciones se formó el 12 de octubre de 1999, es responsable de proponer a la asamblea general de accionistas la designación de las personas que deban integrar el Consejo de Administración, las personas que deban ocupar los cargos de los primeros niveles jerárquicos de las subsidiarias de la Sociedad, las remuneraciones de dichas personas, así como la remoción y remuneración de los consejeros y funcionarios. En cuanto a la remuneración de los consejeros y directivos, el comité determina el nivel de las compensaciones en base a las evaluaciones de rendimiento y los tipos de mercado, y aprueba los parámetros de rendimiento que se utilizarán como base para la evaluación en el siguiente período de doce meses.

Nuestros estatutos sociales establecen que el Comité de Nominaciones y Compensaciones estará integrado por el número de miembros (mismo que deberá ser impar) que designe la asamblea, y al menos uno de sus miembros deberá ser elegido por los accionistas de la Serie "B" y otro deberá ser elegido por los accionistas de la Serie "BB". Los miembros restantes del Comité de Nominaciones y Compensaciones serán elegidos de común acuerdo por los dos miembros que hubiesen sido designados por los accionistas. El Comité de Nominaciones y Compensaciones no está obligado a estar compuesto de miembros independientes del Consejo de Administración.

Los miembros del Comité de Nominaciones y Compensaciones duran en sus cargos un año. En cada asamblea anual de accionistas, después de la oferta pública de nuestras acciones, el Comité de Nominaciones y Compensaciones requiere, en su caso, presentar una lista de al menos siete candidatos para ser elegidos como consejeros por el voto de los accionistas de la Serie B. El Comité de Nominaciones y Compensaciones debe integrarse por tres miembros.

Los miembros actuales de este comité son Bárbara Garza Lagüera Gonda (Presidente), Fernando Chico Pardo y José Antonio Pérez Antón.

Control Interno

ASUR cuenta con un sistema integral de control interno y procedimientos administrativos cuyos lineamientos generales son establecidos por el Comité de Auditoría y Prácticas Corporativas, aprobados por el Consejo de Administración.

De conformidad con el Código de Mejoras Prácticas Corporativas emitido por la BMV, el 27 de agosto de 2002 se constituyó el Comité de Auditoría de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. Dicho comité, a partir de la entrada en vigor de la nueva Ley del Mercado de Valores, se convirtió en el Comité de Auditoría y Prácticas Corporativas.

El Comité de Auditoría y Prácticas Corporativas de ASUR se encuentra conformado por tres consejeros independientes, que se reúnen periódicamente con el Gerente de Auditoría Interna y el Director de Finanzas y Planeación Estratégica de ASUR.

Las funciones de este órgano intermedio de administración son, de manera enunciativa más no limitativa, (i) apoyar al Consejo de Administración en la verificación del cumplimiento de la función de auditoría; (ii) asegurarse que las auditorías, tanto internas como externas, se realicen con la mayor objetividad y efectividad posible; (iii) revisar que la información financiera sea útil, oportuna y confiable, es decir, que la información que se proporcione al Consejo de Administración, a los accionistas y al público en general, sea transparente, suficiente y refleje razonablemente la posición financiera y el resultado de operación de la Sociedad; (iv) evaluar que la Sociedad cuente con los mecanismos internos y externos que garanticen el cumplimiento de las leyes y reglamentos aplicables; (v) conocer el estatus de juicios y litigios en proceso y el resultado de los concluidos, y (vi) conocer el programa de remuneraciones de los auditores externos. Para dar cumplimiento a dicha función, se apoya en las estructuras internas de la sociedad y en el área de Auditoría Interna.

En términos generales, su apoyo al Consejo de Administración se realiza a través de opiniones, recomendaciones y orientaciones derivadas del análisis del desempeño de la empresa, a efecto que las decisiones que adopte, se encuentren debidamente sustentadas en criterios profesionales de personal calificado que cuente con un enfoque más amplio e independiente respecto de la operación de ASUR.

El sistema de control interno de ASUR cumple con fundamentalmente todas las recomendaciones contenidas en el Código de Mejores Prácticas Corporativas sobre sus prácticas de gobierno corporativo. Los inversionistas podrán consultar el grado de adhesión de ASUR al Código de Mejores Prácticas Corporativas en la página de Internet de la BMV en la siguiente dirección: www.bmv.com.mx.

Para una descripción general de los sistemas de control interno que hemos adoptado ver "*Consejeros, Altos Directivos y Empleados – Comités*" y "*Código de Ética*".

Recursos Humanos

El siguiente cuadro establece el número de empleados en diversas posiciones al final de 2019, 2020 y 2021.

	Al 31 de diciembre de 2019	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021
Personal Administrativo			
México			
SAS.....	146	145	8
Aeropuerto de Cancún.....	298	294	433
Aeropuerto de Cozumel.....	26	26	27
Aeropuerto de Huatulco.....	23	23	23
Aeropuerto de Mérida.....	63	65	64
Aeropuerto de Minatitlán.....	20	20	20
Aeropuerto de Oaxaca.....	26	28	28
Aeropuerto de Tapachula.....	24	24	23
Aeropuerto de Veracruz.....	34	33	35
Aeropuerto de Villahermosa.....	36	35	33
Cancun Airports Service, S.A.	-	-	239
Total México⁽¹⁾	696	693	933
Colombia			
Airplan (Oficinas Corporativas).....	89	88	88
Aeropuerto de Carepa.....	23	26	26
Aeropuerto de Corozal	16	20	22
Aeropuerto de Medellín (Enrique Olaya Herrera)	52	50	48
Aeropuerto de Rionegro (José María Córdova)	131	112	115
Aeropuerto de Monería.....	47	39	45
Aeropuerto de Quibdó.....	27	25	24
Total Colombia	385	360	368
Aeropuerto de San Juan	97	103	97
Total Trabajadores Administrativos	1178	1156	1398
Trabajadores Sindicalizados			
México			
Aeropuerto de Cancún.....	162	165	162
Aeropuerto de Cozumel.....	36	36	35
Aeropuerto de Huatulco.....	20	19	20
Aeropuerto de Mérida.....	44	45	45
Aeropuerto de Minatitlán.....	16	16	16
Aeropuerto de Oaxaca.....	21	21	23
Aeropuerto de Tapachula.....	24	24	24
Aeropuerto de Veracruz.....	26	27	27
Aeropuerto de Villahermosa.....	28	28	27
Total México	377	381	379
Colombia			
Aeropuerto de Carepa	---	---	---
Aeropuerto de Corozal	---	---	---
Aeropuerto de Medellín (Enrique Olaya Herrera)	---	---	---
Aeropuerto de Rionegro (José María Córdova)	---	---	---
Aeropuerto de Monería	---	---	---
Aeropuerto de Quibdó	---	---	---
Total Colombia	---	---	---
Aeropuerto de San Juan	---	---	---
Total de trabajadores sindicalizados⁽²⁾	377	381	379

(1) En abril de 2008, todo el personal administrativo (no sindicalizado) contratado por nuestras subsidiarias concesionarias fueron transferidos a Servicios Aeroportuarios del Sureste, S.A. de C.V.

(2) En abril de 2008, todos los trabajadores sindicalizados contratados por nuestras subsidiarias concesionarias fueron transferidos a RH Asur, S.A. de C.V.

Al 31 de diciembre de 2019, 2020 y 2021, teníamos un total de 1,555, 1,537 y 1,777 empleados (administrativos y sindicalizados), respectivamente.

Al 31 de diciembre de, 2019, 2020 y 2021, el 24.2%, 24.8, y 21.3% de nuestros empleados eran sindicalizados, respectivamente.

Servicios Aeroportuarios del Sureste, S.A. de C.V. y RH Asur, S.A. de C.V. son sociedades subsidiarias totalmente controladas por nosotros que nos proporcionaron servicios administrativos y de personal hasta el 9 de junio de 2021. A partir del 10 de junio de 2021, tanto el personal sindicalizado como de confianza son contratados por las diferentes empresas del grupo, y la empresa RH ASUR, S.A. de C.V. ya no cuenta con empleados a partir de esa fecha.

Todos nuestros empleados sindicalizados en México son miembros de las divisiones locales del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria Aeroportuaria y de Servicios Similares y Conexos de la República Mexicana. A partir del mes de abril de 2008, las relaciones laborales entre nuestras subsidiarias concesionarias y sus empleados en México se rigen por un contrato colectivo de trabajo que suele ser negociado con la división local del sindicato. En términos de la legislación laboral aplicable, los salarios se renegocian cada año, mientras que los demás términos y condiciones se tratan cada dos años. El último contrato colectivo de trabajo para el periodo de 2020 a 2022, fue celebrado con el sindicato en enero de 2021, mismo que modificó el contrato colectivo de trabajo del 2020 de manera retroactiva. Consideramos que tenemos buenas relaciones con nuestros trabajadores mexicanos.

PRINCIPALES ACCIONISTAS Y OPERACIONES CON PARTES RELACIONADAS.

Acciones Representativas del Capital Social.

Tenencia Accionaria.

El siguiente cuadro muestra una relación de la tenencia de acciones en circulación al 8 de abril de 2022 y hasta donde es de nuestro conocimiento.

Identidad del Accionista	Número de Acciones		Porcentaje total capital social	
	Serie B	Serie BB	Serie B	Serie BB
CHPAF Holdings, S.A.P.I. de C.V. ⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁵⁾	51,641,256	---	17.21%	---
Inversiones Productivas Kierke, S.A. de C.V. ⁽⁶⁾	36,918,290	---	12.31%	---
ITA, Titular Bancomext ⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁶⁾	---	22,950,000	---	7.65%
Público Inversionista ⁽¹⁾	188,490,454	---	62.83%	---

- (1) Conforme al Libro de Registro de Acciones de ASUR, los accionistas que formalmente aparecen registrados como tales son **(a)** Indeval, como depositario de 255'000,000 acciones Serie "B", **(b)** Bancomext, como titular de 22'050,000 acciones Serie "B", y **(c)** Bancomext, como titular de 22'950,000 acciones Serie "BB".
- (2) El miembro de nuestro Consejo de Administración, el Sr. Fernando Chico Pardo es propietario, directa o indirectamente, de **(a)** 50.0% de las acciones en ITA, **(b)** 99.99% de CHPAF Holdings, S.A.P.I. de C.V. El 3 de diciembre de 2018, Servicios de Estrategia Patrimonial, S.A. de C.V. (antes Agrupación Aeroportuaria Internacional, S.A. de C.V.) y Agrupación Aeroportuaria Internacional III, S.A. de C.V. (sucesor en interés de Agrupación Aeroportuaria Internacional II, S.A. de C.V.) se fusionaron en CHPAF Holdings, S.A.P.I. de C.V.
- (3) Mediante carta de instrucciones de fecha 18 de junio de 2007, Bancomext, en su carácter de fiduciario del fideicomiso constituido mediante contrato de fecha 18 de diciembre de 1998, titular de 45,000,000 acciones Serie "BB" le informó a ASUR que se determinó llevar a cabo la conversión de 22'050,000 acciones Serie "BB" en 22'050,000 acciones Serie "B".
- (4) Mediante carta de instrucciones de fecha 25 de julio de 2007, ITA, en su carácter de beneficiario del fideicomiso constituido mediante contrato de fecha 18 de diciembre de 1998 y titular de 45'000,000 acciones Serie "BB", instruyó a Bancomext a liberar del fideicomiso y a entregar físicamente a Agrupación Aeroportuaria Internacional, S.A. de C.V. (actualmente Servicios de Estrategia Patrimonial, S.A. de C.V.) 22'050,000 acciones Serie "B".
- (5) Con base en información contenida en informes públicos, del 2 de junio de 2008 hasta el 3 de julio de 2008, Agrupación Aeroportuaria Internacional II, S.A. de C.V., una empresa, indirectamente, propiedad de y controlada por, Fernando Chico Pardo, adquirió en el mercado 2'973,052 acciones serie "B", representativas del 0.99% de nuestro capital social.
- (6) Grupo ADO, S.A. de C.V., es propietario, indirectamente, de 50.0% de ITA a través de su subsidiaria Inversiones Kierke que, a su vez, es propietaria directa o indirectamente de 36'918,290 de nuestras acciones de la Serie "B".
- (7) Cantidad de acciones beneficiarias al 31 de diciembre de 2021.

Formador de Mercado

A esta fecha y durante el ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2021, no se tienen celebrados contratos de formador de mercado.

Fideicomiso de ITA.

Las reglas que rigieron la venta de las acciones de la Serie BB a ITA requirieron que ITA colocara todas sus acciones de la Serie BB en un fideicomiso con el fin de garantizar el cumplimiento por parte de ITA de todas las obligaciones contraídas bajo el contrato de asistencia técnica y el compromiso de ITA de mantener su participación en ASUR por un plazo específico. Consecuentemente, ITA afectó sus acciones a un fideicomiso constituido con Bancomext. Este fideicomiso, según el mismo fue modificado en relación con la conversión de 22,950,000 acciones de la Serie BB descritas anteriormente, faculta a ITA a instruir a Bancomext en relación con el voto de las acciones fideicomitadas que actualmente representan el 7.65% de nuestro capital social, respecto de todo asunto que no verse sobre reducciones de capital, pago de dividendos, amortización de acciones y distribuciones similares a nuestros accionistas; en estos asuntos dichas acciones son votadas por el fiduciario en el mismo sentido que la mayoría de las acciones Serie B.

El plazo del fideicomiso se extenderá por 15 años adicionales si al final del plazo inicial de 15 años, ITA tiene acciones que representen más del 10.0% de nuestro capital social. ITA podrá dar por terminado el fideicomiso antes del inicio del segundo plazo de 15 años si: (i) ITA tiene menos del 10.0% de nuestro capital social al final del término inicial; y (ii) el contrato de asistencia técnica ha terminado. ITA requiere depositar en el fideicomiso todas las acciones representativas de nuestro capital social que adquiera adicionalmente.

Operaciones con Partes Relacionadas y Conflictos de Interés.

General.

Al 31 de diciembre de 2019, 2020 y 2021, el saldo de las cuentas por pagar a Partes Relacionadas se integra de la siguiente manera:

	Al 31 de diciembre,		
	2019	2020	2021
	(millones de Pesos mexicanos)		
Cuentas por Pagar:			
Inversiones y Técnicas Aeroportuarias, S.A.P.I. de C.V. ⁽¹⁾	96.8	53.3	127.4
Lava Tap de Chiapas, S.A. de C.V.	0.5	0.4	0.5
Autobuses de Oriente ADO, S.A. de C.V.	---	0.1	---
Total Cuentas por pagar	97.3	53.8	127.9

(1) Accionista.

Al 31 de diciembre de 2019, 2020 y 2021, las cuentas por cobrar pendientes respecto de partes relacionadas, son como sigue:

	Al 31 de diciembre,		
	2019	2020	2021
	(millones de Pesos mexicanos)		
Cuentas por Cobrar:			
Autobuses de Oriente ADO, S. A. de C. V. ⁽¹⁾	0.0	0.0	0.0
Autobuses Golfo Pacífico, S. A. de C. V. ⁽¹⁾	0.3	0.2	0.0
Total de Cuentas por Cobrar	0.3	0.2	0.0

(1) Accionista

Durante los años concluidos el 31 de diciembre de 2019, 2020 y 2021, se realizaron las operaciones con Partes Relacionadas que se mencionan a continuación:

	Año concluido el 31 de diciembre,		
	2019	2020	2021
	(millones de Pesos mexicanos)		
Comerciales	21.8	13.0	18.4
Ingresos por Intereses	---	---	---
Asistencia Técnica	(404.1)	(175.6)	(391.7)
Arrendamientos	(5.3)	(6.1)	(5.9)
Servicios de Limpieza	(11.5)	(11.8)	(12.3)
Otros	---	---	---

Operaciones con ITA.

Las reglas para la venta de acciones de la Serie BB requirieron que ITA, ASUR y la SICT suscribieran un contrato de participación, el cual estableció el marco para el contrato de opción, el Contrato de Asistencia Técnica y el Contrato de Fideicomiso con Bancomext. El contrato de participación venció el 17 de diciembre de 2013.

En términos del Contrato de Asistencia Técnica, ITA y sus accionistas acordaron proporcionar servicios de administración, consultoría y transferencia de tecnología de la industria en relación con la operación de

nuestros aeropuertos. No obstante Copenhagen Airports dejó de ser accionista en octubre de 2010, y con posterioridad a la venta de la empresa propietaria de 49.0% de ITA a Grupo ADO, el Contrato de Asistencia Técnica continúa en vigor y permanecerá vigente. El Contrato de Asistencia Técnica otorga a ITA el derecho de proponer al Consejo de Administración el candidato a ocupar el cargo de Director General, a designar la mitad de los funcionarios de primer nivel de la administración (actualmente dos de cuatro) y a dos miembros de nuestro Consejo de Administración. El contrato también otorga a ASUR una licencia exclusiva y perpetua en México para utilizar toda la asistencia técnica y conocimientos transferidos a ASUR por ITA o sus accionistas durante la vigencia del contrato. El Contrato de Asistencia Técnica tenía una vigencia de 15 años que venció en 2013, y 18 de diciembre de 2013 fue renovado automáticamente un término adicional cinco años, bajo las mismas condiciones. El contrato requiere que ASUR pague a ITA una contraprestación anual equivalente a lo que resulte mayor entre USD\$2.0 millones de Dólares ajustados de conformidad con la inflación de los Estados Unidos o el 5.0% de nuestras utilidades anuales consolidadas, antes de resultado integral de financiamiento, impuestos, depreciación y amortización (determinado bajo las Normas de Información Financiera aplicables en México y calculado antes de deducir dicha contraprestación). La cantidad fija en Dólares se disminuye durante los primeros cinco años del contrato para crear un incentivo para ITA de incrementar nuestras utilidades, antes del resultado integral de financiamiento, impuestos, depreciación y amortización. ITA tiene también el derecho de recibir el reembolso de los gastos en que incurra en su prestación de servicios en términos del contrato. El contrato permite a ITA, a sus accionistas y a sus filiales proporcionar servicios adicionales a ASUR sólo si nuestro Comité de Adquisiciones y Contratos determina que estas partes relacionadas han presentado la oferta más favorable en un proceso de licitación. Ver "Administración – Comités." En el 2019, 2020 y 2021, reconocimos un gasto de USD\$21.4 millones de Dólares, USD\$8.8 millones de Dólares y USD\$19.1 millones de Dólares, respectivamente, de conformidad con el Contrato de Asistencia Técnica. En el 2019, 2020 y 2021, no le adeudamos a ITA cantidad alguna por concepto de gastos adicionales.

Convenios con Sociedades controladas por Fernando Chico Pardo.

Rentamos nuestras oficinas ejecutivas en la Ciudad de México a Gafapa, S.A. de C.V., otra sociedad controlada por Fernando Chico Pardo.

Contraprestación a miembros del Consejo de Administración y personal directivo.

En el 2019, entregamos \$109.7 millones de Pesos como contraprestación a miembros clave del personal directivo y \$9.1 millones de Pesos como contraprestación a los Comités del Consejo de Administración. En el 2020, entregamos \$137.2 millones de Pesos como contraprestación a miembros clave del personal directivo y \$8.6 millones de Pesos como contraprestación a los miembros del Consejo de Administración y sus respectivos Comités. En el 2021, entregamos \$122.3 millones de Pesos como contraprestación a miembros clave del personal directivo y \$8.1 millones de Pesos como contraprestación a los miembros del Consejo de Administración y sus respectivos Comités.

PROCESOS JUDICIALES, ADMINISTRATIVOS O ARBITRALES.

De tiempo en tiempo estamos inmersos en procesos legales que son inherentes al curso ordinario de nuestros negocios. Nuestras operaciones están sujetas a las leyes federales y estatales en México, así como a las leyes de Puerto Rico y Colombia por nuestras subsidiarias fuera de México.

Actualmente estamos inmersos en un proceso legal en relación con las instalaciones de carga en el Aeropuerto de Mérida, como se describe con más detalle en el punto "2. Descripción del Negocio – México – Nuestros Aeropuertos Mexicanos – Aeropuerto Internacional de Mérida".

Actualmente existen diversas demandas laborales en contra de la Compañía, principalmente relacionadas con terminación involuntaria. De resultar sentencias desfavorables para la Compañía estas no representan cantidades importantes.

Adicionalmente, nuestra subsidiaria del Aeropuerto de Cancún está apelando una determinación de la SHCP relativa a una cuestión fiscal relacionada con la amortización de su concesión para efectos fiscales. Ver *"Revisión operativa y financiera y perspectivas – Acontecimientos Recientes – Participamos en un programa de amnistía fiscal implementado por gobierno federal"*.

El 17 de marzo de 2014, la PRPA inició un procedimiento judicial en contra de Aerostar y dos proveedores de gasolina en el Aeropuerto LMM. La PRPA argumenta que es ella, y no Aerostar, quien tiene derecho a recibir las comisiones que se cobran a dichos proveedores. El 7 de noviembre de 2018, el tribunal determinó que Aerostar era quien tenía el derecho a cobrar estas comisiones, pero dicho tribunal también autorizó a la PRPA a cobrar dos centavos por galón de las comisiones cobradas a los proveedores. Todas las partes apelaron y el 31 de julio de 2020, la Corte de Apelaciones dictó sentencia a favor de Aerostar, determinando que la tarifa de combustible de dos centavos fue transferida válidamente a Aerostar por parte de PRPA, y que Aerostar es la única entidad con derecho a cobrar dicha tarifa. La Corte de Apelaciones también concluyó que la Ley 206-2014 y el reglamento aplicable de la PRPA eran inconstitucionales ya que fueron promulgados en detrimento de los derechos contractuales de Aerostar. La PRPA presentó un recurso de apelación ante la Corte Suprema de Puerto Rico y Aerostar presentó su respuesta el 18 de febrero de 2021. Los procedimientos judiciales correspondientes continúan en curso.

El 21 de agosto de 2019, el pleno de la COFECE en México notificó al Aeropuerto Internacional de Cancún, S.A. de C.V. de la resolución emitida el 25 de julio de 2019, en la que se determinó que: (i) se acreditó la responsabilidad administrativa por haber incurrido en prácticas monopólicas previstas en el artículo 56, fracción V de la LFCE (denegación de trato), y (ii) se le impuso a una multa por la cantidad de \$73 millones de Pesos. El 12 de septiembre de 2019, la Compañía impugnó la sanción administrativa impuesta por la COFECE, a través de la interposición de un juicio de amparo indirecto, toda vez que consideramos que existen elementos suficientes para ello. La Compañía considera que una resolución final del juicio de amparo no se tendrá en un plazo menor a dos años a partir de la fecha de interposición, y en virtud de esto, la Compañía no tiene la obligación de pago de la multa antes de concluirse el procedimiento de amparo referido.

No consideramos que los pasivos relacionados con cualquiera de estos reclamos y procedimientos en nuestra contra, pudieran razonablemente tener, individualmente o en conjunto, un efecto adverso importante en nuestra condición financiera consolidada, resultados de operaciones o flujos de efectivo.

DIVIDENDOS.

La declaración, cantidad y pago de dividendos, en su caso, lo determina el voto mayoritario de los accionistas presentes en Asamblea de accionistas por recomendación del Consejo de Administración. Mientras las acciones Serie BB representen por lo menos 7.65% de nuestro capital social, tanto la declaración como el pago de dividendos requerirán la aprobación de los tenedores de una mayoría de las acciones Serie BB. Las cifras incluidas en esta subsección se encuentran expresadas en Pesos mexicanos.

La legislación mexicana establece que las sociedades deben separar por lo menos el 5.0% de sus utilidades netas (después del reparto de utilidades y de otras deducciones requeridas por la legislación mexicana) para constituir una reserva legal hasta alcanzar una cantidad de al menos el 20.0% de su capital social.

Las sociedades mexicanas solamente pueden pagar dividendos provenientes de utilidades (incluyendo utilidades acumuladas después de que las pérdidas acumuladas se hayan absorbido o se hayan pagado) y solamente después de la separación para la reserva legal. La reserva legal requiere constituirse en forma independiente por cada sociedad, y no sobre una base consolidada. El nivel de utilidades disponibles para el pago de dividendos se determina según las IFRS. La reserva legal de nuestra compañía controladora, Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V., al 31 de diciembre de 2021 es de \$1,989.5 millones de Pesos (que incluye la asignación requerida correspondiente a la utilidad neta del 2020). Nuestras subsidiarias están obligadas a aplicar utilidades para sus respectivas reservas legales, previo al pago de dividendos a Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.

Actualmente, los dividendos pagados a los tenedores de acciones Serie B y ADSs que no sean residentes en México están sujetos a una retención del impuesto del 10.0% del monto bruto del dividendo. Los dividendos que se pagan de las utilidades repartibles que no han pagado ISR, estarán sujetos al ISR correspondiente (pagadero por nosotros) calculado sobre una base aplicando un factor de 1.4286. La tasa del ISR para personas morales fue de 30.0% en el 2019, 2020 y 2021. Este impuesto puede acreditarse contra el ISR correspondiente al año en que se pagó el impuesto o en los dos ejercicios fiscales siguientes a la fecha en que se pagó el dividendo, correspondiente al ejercicio fiscal concluido el 2021 o al ISR aplicable a las sociedades mexicanas de los dos ejercicios fiscales siguientes a la fecha en la que se pagó el dividendo. En el caso de dividendos pagados durante el 2021, el crédito se aplica contra la distribución de ISR del ejercicio fiscal 2021 o el ISR de los dos ejercicios fiscales siguientes. Los dividendos pagados de las utilidades acumuladas de una compañía que ya han sido sujetas de ISR no causan ISR.

Al 31 de diciembre de 2021, no tuvimos utilidades distribuibles sujetas a impuestos sobre la renta de personas morales, y tuvimos \$17,347.5 millones de Pesos en utilidades no estaban sujetos al pago del impuesto sobre la renta de personas morales.

En la asamblea general de accionistas celebrada el 24 de abril de 2019, nuestros accionistas aprobaron un aumento de la reserva legal de la Compañía del 5% respecto de los ingresos netos acumulados por el ejercicio fiscal concluido el 31 de diciembre de 2018. En la misma asamblea, nuestros accionistas también aprobaron el pago de un dividendo ordinario neto en efectivo de los ingresos acumulados y retenidos en un monto de \$2.24 mil millones de Pesos o de \$7.46 Pesos por cada acción de la Serie B o BB en circulación y un dividendo extraordinario en efectivo de los ingresos retenidos acumulados por un monto de \$762 millones de Pesos o \$2.54 Pesos por acción de la Serie B o BB en circulación. Dichos dividendos fueron pagaderos en una sola exhibición a partir del 6 de junio de 2019. Nuestros accionistas también aprobaron reservar todas las utilidades netas acumuladas restantes para el año concluido el 31 de diciembre de 2018 para que la Compañía pueda recomprar sus propias acciones durante el ejercicio fiscal 2019.

En la asamblea general de accionistas celebrada el 23 de abril de 2020, nuestros accionistas aprobaron un aumento de la reserva legal de la Compañía del 5% respecto de los ingresos netos acumulados por el

ejercicio fiscal concluido el 31 de diciembre de 2019. En la misma asamblea, nuestros accionistas acordaron delegarle al Consejo de Administración la facultad para decretar el pago de dividendos ordinarios en un monto nominal de USD\$2.4 millones de Dólares, que no causarían el pago de ISR al distribuirse de la CUFIN. El 29 de junio de 2021, el Consejo de Administración aprobó el pago de dividendos ordinarios, y se pagaron dividendos el 1 de octubre de 2021. Nuestros accionistas también aprobaron reservar todas las utilidades netas acumuladas restantes para el año concluido el 31 de diciembre de 2020 para que la Compañía pueda recomprar sus propias acciones durante el ejercicio fiscal 2020.

En la asamblea general de accionistas celebrada el 22 de abril de 2021, nuestros accionistas aprobaron la separación del 5% respecto de los ingresos netos acumulados por el ejercicio fiscal concluido el 31 de diciembre de 2020 para aumentar nuestra reserva legal en términos del artículo 20 de la Ley General de Sociedades Mercantiles. En la misma asamblea nuestros accionistas aprobaron el informe presentado por el Consejo de Administración que contiene nuestras principales políticas contables y de información, así como los criterios a seguir en la preparación de nuestra información financiera. Nuestros accionistas también aprobaron las contraprestaciones al personal directivo clave para el ejercicio de 2021.

En ausencia de oportunidades atractivas de inversión, nuestra intención es continuar declarando dividendos anuales de nuestras utilidades netas acumuladas. Actualmente no tenemos planeado implementar el plan de recompra de acciones.

Nuestros dividendos futuros serán decretados en Pesos mexicanos. En el caso de acciones Serie B representadas por ADSs, los dividendos en efectivo se le pagan al depositario, y sujeto a los términos del Contrato de Depósito, se convierten y pagan en Dólares al tipo de cambio prevaeciente, neto después de gastos de conversión del depositario. Las fluctuaciones en los tipos de cambio afectan la cantidad de dividendos que reciben los tenedores de ADSs. Para una discusión más detallada, ver "*Información Adicional*".

Comportamiento de la Acción en el Mercado de Valores.

OPERACIÓN EN LAS BOLSAS DE VALORES

Las acciones representativas de nuestro capital social se encuentran listados en la BMV con la clave de cotización "ASUR B", y consisten de acciones ordinarias sin valor nominal de la Serie "B".

La Bolsa Institucional de Valores inició sus operaciones el 25 de julio de 2018. La BIVA compite con la BMV en la operación de valores, y la totalidad de las acciones que cotizan en la BMV, cotizan también en la BIVA, incluyendo nuestras acciones de la Serie B. Ambas bolsas de valores mantienen un sistema automático de operaciones de valores de una determinada emisora a fin de controlar la volatilidad excesiva en los precios, pero de acuerdo con las disposiciones vigentes dicho sistema no es aplicable a los valores tales como las acciones Serie B representadas por ADSs que se cotizan directa o indirectamente en una bolsa de valores extranjera. La mayoría de los valores que cotizan en la BMV y en la BIVA, incluyendo nuestras acciones de la Serie B, se encuentran depositados en el Indeval, una institución depositaria de valores que actúa como cámara de compensación, depositario, custodio y registro de las operaciones realizadas en la BMV y BIVA, eliminando la necesidad de transmisión física de los títulos de acciones.

Nuestros ADSs ordinarios, cada uno representando 10 acciones ordinaria de la Serie "B" representativas de nuestro capital social, se encuentran enlistados en la NYSE con la clave de cotización "ASR". Bank of New York Mellon funge como depositario de nuestros ADSs ordinarios. Al 4 de abril de 2022, había 99,154,320 ADSs ordinarios en circulación, representando el 33.05% de nuestro capital social total.

Información Adicional.

Estatutos Sociales y Otros Convenios.

Esta sección resume las disposiciones de la ley mexicana y nuestros estatutos sociales.

En asamblea general extraordinaria de accionistas celebrada el 27 de abril de 2007, nuestros accionistas aprobaron ciertas modificaciones a nuestros estatutos sociales para finalizar el proceso de actualización y conformación con las disposiciones aplicables de la Ley del Mercado de Valores y de la Ley General de Sociedades Mercantiles, así como para llevar algunas aclaraciones y ajustes a los mismos.

Objeto Social.

El objeto de la Sociedad será:

- Adquirir acciones, intereses o participaciones en sociedades de naturaleza privada o sociedades de participación estatal, ya sea como fundador o mediante adquisición de acciones o participaciones en sociedades ya establecidas, dedicadas a la administración, operación incluyendo la prestación de servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, construcción y/o explotación de aeródromos civiles y en términos de la Ley de Aeropuertos y el Reglamento de la Ley de Aeropuertos, así como participar en el capital social de sociedades que presten cualquier clase de servicios, y votar las acciones de su propiedad cuando sea requerido, siempre en bloque en el mismo sentido, conforme a lo previsto por estos estatutos sociales, o según le instruya el Consejo de Administración, los accionistas de la Sociedad o cualquier otra persona a quien se haya delegado dicha facultad en términos de estos estatutos sociales; vender, transferir o disponer de cualesquiera de dichas acciones o participaciones u otros títulos valor permitidos por ley.
- Recibir y proporcionar los servicios necesarios para llevar a cabo nuestros propósitos corporativos, incluyendo, sin limitación, servicios de consultoría técnica en las áreas industrial, administrativa, contable, de mercadotecnia o finanzas, relacionada con la administración operación, construcción y/o explotación de aeropuertos.
- Solicitar y obtener concesiones y permisos para la administración, operación, construcción y / o explotación de los aeropuertos, así como para proporcionar cualquier otro servicio necesario para el uso de dichos aeropuertos y para llevar a cabo cualquier actividad que apoye y se relaciona con tales propósitos.
- Solicitar y obtener bajo cualquier título, por sí o por conducto de sus subsidiarias, concesiones y permisos para llevar a cabo la administración, operación, construcción y/o explotación de aeropuertos, así como para la prestación de cualesquier otros servicios necesarios para la explotación de dichos aeropuertos y la realización de cualquier actividad que soporte y esté relacionada con dicho objeto.
- Obtener, adquirir, usar, licenciar o disponer de todo tipo de patentes, certificados de invención, marcas registradas, nombres comerciales, derechos de autor o derechos respecto de los mismos, ya sea en los Estados Unidos Mexicanos o en el extranjero.
- Obtener todo tipo de préstamos o créditos con o sin garantía específica, y otorgar préstamos, en cada caso, en el curso ordinario de negocios de la Sociedad.

- Otorgar todo tipo de garantías y avales en títulos de créditos expedidos u obligaciones asumidas por la Sociedad o por sociedades en las cuales la Sociedad tenga un interés, en cada caso, en el curso ordinario de negocios de la Sociedad.
- Emitir y suscribir todo tipo de títulos de crédito, aceptarlos y endosarlos, incluyendo obligaciones con o sin garantía real.
- Emitir acciones no suscritas de cualquier clase que integre el capital social que se conservarán en la Tesorería de la Sociedad para entregarse a medida en que se realice la suscripción correspondiente, así como celebrar contratos de opción con terceros en favor de los cuales se otorgue el derecho de suscribir y pagar las acciones que al efecto emita la Sociedad.
- Mantener, poseer, vender, transferir, disponer de, o tomar en arrendamiento todo tipo de activos, bienes muebles o inmuebles, así como los derechos reales sobre de ellos, que puedan ser necesarios o convenientes para llevar a cabo su objeto social o para las actividades de las sociedades civiles o mercantiles en las que la Sociedad pueda tener un interés o participación.
- En general, llevar a cabo y ejecutar todos los actos, contratos y transacciones relacionadas, incidentales o accesorias que sean necesarias o convenientes para llevar a cabo los objetos anteriores.

Consejo de Administración.

Nuestros estatutos sociales establecen que nuestro Consejo de Administración estará conformado por el número impar de miembros que determine la Asamblea de Accionistas, el cual no puede ser inferior a siete y estará sujeto a los máximos establecidos por la Ley del Mercado de Valores.

Todo accionista o grupo de accionistas de la serie "B" que sea propietario de un 10.0% del capital social, podrá designar, en términos del Artículo 144 de la Ley General de Sociedades Mercantiles, un miembro del Consejo de Administración. Los accionistas de la serie "BB" tendrán derecho a designar a dos miembros y sus respectivos suplentes. Los candidatos para ser designados miembros del Consejo de Administración que corresponde designar a los accionistas de la Serie B, son propuestos a la asamblea de accionistas por el Comité de Nominaciones y Compensaciones. Todos los consejeros se eligen por simple mayoría de votos en la asamblea de accionistas. Nuestros estatutos sociales no imponen un retiro forzoso de los consejeros por cumplir una cierta edad. El monto de las remuneraciones que se paga a los miembros del Consejo y demás órganos administrativos de ASUR es sometido a la aprobación de la asamblea de accionistas por el Comité de Nominaciones y Compensaciones.

En cada asamblea de accionistas que resuelva sobre la designación de los miembros del Consejo de Administración, primero serán designados los miembros del Consejo de Administración que elijan **(i)** los accionistas de la serie "BB", y **(ii)** los accionistas o grupo de accionistas de la serie "B" que representen un 10.0% del capital social. En caso de que estos últimos no deseen ejercitar este derecho y el Comité de Nominaciones y Compensaciones hubiese propuesto la ratificación en sus cargos a los consejeros previamente designados los accionistas de la serie "B", entonces la asamblea procederá a la ratificación de dichos consejeros. Sin embargo, si no obstante la propuesta del Comité de Nominaciones y Compensaciones para ratificar en sus cargos a los consejeros previamente designados por los accionistas de la serie "B", en la asamblea respectiva cualquier accionista o grupo de accionistas de la serie "B" que represente un 10.0% del capital social, en ejercicio del derecho que les concede los estatutos sociales de ASUR, designan a algún miembro del Consejo de Administración, deberá convocarse a una nueva asamblea general ordinaria de accionistas a celebrarse dentro de los 30 días naturales siguientes a la fecha de la celebración de la Asamblea General Anual Ordinaria de Accionistas, en la que el Comité de Nominaciones y Compensaciones presentará la planilla a que se hace referencia en los dos párrafos que anteceden. En

dicha nueva asamblea, se designará a los consejeros como sigue: Cuando en ejercicio del derecho de los accionistas o grupo de accionistas de la serie "B" que representen el 10.0% del capital social y de los accionistas de la serie "BB", se hubiese designado un número menor a 7 miembros, la mayoría de los accionistas de la serie "B" deberán elegir de entre los candidatos incluidos en la planilla los consejeros que sean necesarios para llegar a dicho número de 7 consejeros. Cuando en ejercicio del derecho de los accionistas o grupo de accionistas de la serie "B" que representen el 10.0% del capital social y de los accionistas de la serie "BB", se hubiese designado a 7 miembros, la mayoría de los accionistas de la serie "B" designarán 2 miembros adicionales. Cuando en ejercicio del derecho de los accionistas o grupo de accionistas de la serie "B" que representen el 10.0% del capital social y de los accionistas de la serie "BB", se hubiese designado un número mayor a 7 miembros, la mayoría de los accionistas de la serie "B" designarán uno o dos miembros según sea necesario para mantener un número impar de miembros. La designación de los miembros por planilla será aprobada por mayoría de votos de los accionistas de la serie "B" presentes en la asamblea, incluyendo a aquellos que hubiesen ejercido previamente su derecho en razón de su tenencia del 10.0% del capital social de la Sociedad.

Facultades del Consejo de Administración.

Las facultades del Consejo incluyen, sin limitación, la facultad para:

- Participar en nuestras decisiones de planeación estratégica;
- Autorizar cambios en nuestras políticas respecto a la estructura financiera, productos, desarrollo del mercado y organización;
- Supervisar el cumplimiento con las prácticas corporativas generales, nuestros estatutos sociales y los derechos de minoría allí establecidos;
- Convocar a asambleas de accionistas y llevar a cabo sus resoluciones;
- Crear comités especiales y otorgarles poderes y facultades que considere adecuadas, considerando que dichos comités no tendrán la autoridad que por ley o en términos de nuestros estatutos sociales está expresamente reservada a los accionistas o el Consejo de Administración;
- Determinar la manera en que la sociedad votará sus acciones en las asambleas de accionistas de nuestras subsidiarias concesionarias;
- Nombrar (i) al director general de entre los candidatos propuestos por los miembros del Consejo de Administración de los accionistas de la Serie "BB"; y (ii) a los funcionarios determinados por el Consejo de Administración distintos de los cuya designación se encuentra reservada para los directores de la Serie "BB" o el Comité Operativo; y
- Aprobar, con base en la propuesta del Comité Operativo: (i) el presupuesto anual de ASUR y el de sus subsidiarias concesionarias; y (ii) el programa maestro de desarrollo y cualesquiera modificaciones para cada uno de los aeropuertos a ser presentado a la SICT.

Las sesiones del Consejo de Administración serán válidamente instaladas y celebradas con la presencia de la mayoría de sus miembros. Las resoluciones de dichas reuniones serán válidas si son aprobadas por la mayoría de los miembros del Consejo de Administración, a menos que los estatutos sociales requieran un número mayor. El presidente tendrá voto de calidad en caso de empate.

Las resoluciones de las sesiones del Consejo de Administración respecto de cualquiera de los siguientes

asuntos serán válidas si son aprobadas por los miembros del Consejo de Administración designados por los accionistas de la Serie BB:

- Aprobación de nuestros estados financieros y presentación a las asambleas de accionistas;
- Aprobación del programa maestro de desarrollo quinquenal de los aeropuertos operados por nuestras subsidiarias;
- Aprobación del plan de negocios y presupuesto de inversiones anuales;
- Aprobación de inversiones de capital fuera del presupuesto anual aprobado para cada ejercicio fiscal;
- Aprobación de la disposición de activos de la Sociedad o sus subsidiarias (incluyendo el otorgamiento de garantías), en forma individual o conjunta, con un valor superior al menor de (i) USD\$5.0 millones de Dólares, o (ii) el equivalente al 5.0% de los activos consolidados de la Sociedad, pero inferior al equivalente al 20.0% de los activos consolidados de la Sociedad;
- Poder para la contratación de cualquier deuda, ya sea a través de créditos directos o arrendamientos financieros, cuyo monto anual sea superior al menor de (i) USD\$5.0 millones de Dólares, o (ii) el equivalente al 5.0% de los activos consolidados de la Sociedad, pero inferior al equivalente al 20.0% de los activos consolidados de la Sociedad;
- Determinar la manera en que la Sociedad votará sus acciones en las asambleas de accionistas de sus subsidiarias, considerando la propuesta del Comité Operativo;
- Proponer aumentos de nuestro capital social o de nuestras subsidiarias concesionarias;
- Aprobación de cualquier venta de acciones del capital social de nuestras subsidiarias;
- Adquisición y enajenación de acciones representativas del capital social de sociedades. Se exceptúa de lo anterior (a) la adquisición de acciones y/o valores emitidos por sociedades de inversión, y (b) la adquisición de valores a través de sociedades de inversión;
- Aprobación y modificación de la estructura administrativa del grupo al que pertenecemos;
- Establecimiento de nuevos comités y delegación de facultades a los mismos, o modificación a las facultades de comités existentes;
- Aprobación de nuestra política de dividendos y la aplicación de las utilidades de la Compañía y su presentación a la asamblea de accionistas; y
- Nombramiento del director general de entre los candidatos propuestos por los miembros del Consejo de Administración nombrados por los accionistas de la Serie "BB".

Facultades de los Consejeros de la Serie BB.

Los Consejeros de la Serie BB están autorizados para:

- Presentación al Consejo de Administración de el o los nombres de los candidatos a ser designados como Director General de la Sociedad;

- Destitución del Director General de la Sociedad;
- Designación y destitución de la mitad de los funcionarios ejecutivos;
- Designación de 2 de los miembros del Comité Operativo y sus suplentes y cuando menos un miembro del Comité de Adquisiciones y Contratos y sus suplentes; y
- Determinación sobre la conformación del Comité Operativo.

Acciones Representativas del Capital Social.

El siguiente cuadro describe nuestro capital social autorizado y nuestro capital social suscrito y en circulación al 8 de abril de 2022:

Capital Social		
	Autorizado	Suscrito y en circulación
Capital social mínimo fijo:		
Acciones Serie B.....	277'050,000*	277'050,000*
Acciones Serie BB.....	22'950,000*	22'950,000*
Capital social variable:		
Acciones Serie B.....	--	--
Acciones Serie BB.....	--	--

*Después de haber dado efecto a la conversión de 22'050,000 acciones Serie "BB" en 22'050,000 acciones Serie "B" realizada por ITA en junio de 2007.

Todas las acciones ordinarias confieren iguales derechos y obligaciones a los tenedores de cada serie de acciones. Las acciones Serie BB tienen los derechos de voto y otros derechos que se describen más adelante.

Acciones Serie B. Las acciones Serie B actualmente representan el 92.35% de nuestro capital social.

Las acciones Serie B pueden ser adquiridas por personas físicas y morales, nacionales o extranjeras.

Acciones Serie BB. Las acciones Serie BB actualmente representan el 7.65 % de nuestro capital social. Las acciones Serie BB pueden ser adquiridas por personas físicas y morales, nacionales o extranjeras.

En términos de la Ley de Aeropuertos y la Ley de Inversión Extranjera Mexicana, los extranjeros no pueden poseer directa o indirectamente más del 49.0% del capital social de un concesionario de aeropuertos, salvo que se obtenga una autorización de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras. Nosotros obtuvimos tal autorización en 1999, por lo cual estas restricciones no se aplican a nuestras acciones Serie B o Serie BB.

Derechos de Voto y Asambleas de Accionistas.

Cada acción Serie B y Serie BB otorga a su tenedor un voto en cualquier asamblea general de accionistas de ASUR. Los titulares de las acciones de la Serie BB tienen derecho a elegir a dos miembros de nuestro Consejo de Administración y los tenedores de acciones de la Serie B tienen derecho a nombrar a los miembros restantes del Consejo de Administración. Ver *"Información Adicional – Consejo de Administración."*

De conformidad con nuestros estatutos sociales, el Consejo de Administración estará integrado por el número impar de miembros que determine la asamblea de accionistas, pero en ningún caso podrá tener menos de siete miembros, y el número máximo de miembros integrantes del mismo se sujetará al límite establecido por la Ley del Mercado de Valores; actualmente el Consejo de Administración consta de once miembros.

En términos de la legislación mexicana y nuestros estatutos sociales, existen tres tipos de asambleas de accionistas: ordinarias, extraordinarias y especiales. Las asambleas ordinarias de accionistas son las convocadas para discutir cualquier asunto no reservado a una asamblea extraordinaria y deben celebrarse dentro de los primeros cuatro meses después del cierre de cada ejercicio fiscal para discutir, entre otros asuntos, el informe preparado por el Consejo de Administración respecto de nuestros estados financieros, la designación de los miembros del Consejo de Administración y la determinación de sus remuneraciones. Adicionalmente, la asamblea ordinaria de accionistas se deberá reunir para la aprobación de cualquier operación que represente el equivalente a 20.0% o más del activo consolidado de la Compañía.

Las asambleas extraordinarias de accionistas son las convocadas para resolver cualquiera de los siguientes asuntos:

- Prórroga de la duración de la sociedad o disolución voluntaria,
- Aumento o disminución del capital mínimo fijo de la sociedad,
- Cambio en el objeto social o nacionalidad,
- Cualquier transformación, fusión o escisión involucrando a la sociedad,
- Cualquier amortización o emisión de acciones preferentes o bonos,
- La cancelación del registro de las acciones de ASUR en el RNV o en cualquier bolsa de valores,
- Modificaciones a los estatutos sociales de la sociedad, y
- Cualquier otro asunto para el cual la legislación mexicana o los estatutos sociales específicamente requieran de una asamblea extraordinaria.

Las asambleas especiales de accionistas son aquellas convocadas y celebradas por accionistas de la misma Serie o clase para considerar cualquier asunto que afecte particularmente a esa Serie o clase de acciones.

Las asambleas de accionistas deben celebrarse en el domicilio social de ASUR, ubicado en la Ciudad de México. Las convocatorias para las asambleas de accionistas podrán ser hechas por el Presidente, el Secretario o cualesquiera dos miembros del Consejo de Administración. Cualquier accionista o grupo de accionistas que represente al menos el 10.0% del capital social de ASUR podrá solicitar al Consejo de Administración para que convoquen a una asamblea de accionistas para tratar los asuntos indicados en la solicitud correspondiente. Si el Consejo de Administración no lleva a cabo la convocatoria dentro de los 15 días naturales siguientes a la recepción de la solicitud, el accionista o grupo de accionistas que

representen al menos el 10.0% de nuestro capital social podrán requerir a la autoridad judicial para que ésta haga la convocatoria.

Las convocatorias para las asambleas de accionistas deben publicarse en el Diario Oficial de la Federación o en uno de los periódicos de mayor circulación en México con al menos 15 días naturales de anticipación a la fecha de la asamblea. Cada convocatoria debe indicar el lugar, día y hora de la asamblea y los asuntos a tratar. Las convocatorias deberán estar firmadas por las personas que las hagan y las convocatorias hechas por el Consejo de Administración deberán estar firmadas por el Presidente, el Secretario o un delegado especial nombrado por el Consejo de Administración para este fin. Las asambleas de accionistas se considerarán válidas y podrán celebrarse sin necesidad de convocatoria previa, siempre y cuando todas las acciones representativas del capital social de ASUR se encuentren estén debidamente representadas.

Para asistir a cualquier asamblea de accionistas, los accionistas deberán: (i) estar inscritos en el libro de registro de las acciones nominativas de ASUR; y (ii) al menos un día hábil antes del inicio de la asamblea deberán (a) solicitar una tarjeta de admisión expedida por ASUR para ese propósito, y (b) exhibir una constancia de depósito de los certificados o títulos de acciones correspondientes de las acciones emitida por el Secretario o por una institución para el depósito de valores, una institución de crédito o por casas de bolsa en términos de la Ley de Mercado de Valores. El registro de las acciones se cerrará tres días antes de la celebración de la asamblea.

Los accionistas podrán ser representados en las asambleas por apoderados que no podrán ser miembros del Consejo de Administración.

Los accionistas podrán ser representados en las asambleas de accionistas por la persona o personas designadas mediante carta poder firmada ante dos testigos.

Inmediatamente después de la publicación de cualquier convocatoria para la celebración de una asamblea de accionistas, proporcionaremos copias de la publicación al depositario para su distribución a los tenedores de ADSs. Los propietarios de ADSs tienen el derecho de instruir al depositario respecto de la manera en que se votarán las acciones de la Serie B representadas por dichos ADSs en la asamblea de accionistas.

Quórum

Las asambleas ordinarias que se celebren en virtud de primera convocatoria serán válidas con la presencia de cuando al menos el 50.0% de las acciones que representen el capital social de ASUR. Las resoluciones de las asambleas ordinarias de accionistas serán válidas cuando sean aprobadas por la mayoría de las acciones representadas en la asamblea. Las asambleas celebradas por segunda o posterior convocatoria serán válidas cualquiera que sea el número de acciones representadas. Las resoluciones de las asambleas ordinarias de accionistas adoptadas de esta manera serán válidas cuando sean aprobadas por la mayoría de las acciones presentes en la asamblea.

Las asambleas extraordinarias de accionistas se consideran legalmente instaladas por virtud de primera convocatoria cuando al menos el 75.0% de las acciones que representan el capital social de ASUR estén representadas. Las resoluciones de las asambleas extraordinarias de accionistas en primera convocatoria serán válidas si se toman por el voto favorable de las acciones que representen por lo menos 50.0% del capital social de ASUR. Las asambleas extraordinarias de accionistas se consideran legalmente instaladas por virtud de segunda o ulterior convocatoria cuando al menos el 50.0% de las acciones que representan el capital social de ASUR estén representadas. Las resoluciones de las asambleas extraordinarias de accionistas en segunda o ulterior convocatoria serán válidas si se toman por el voto favorable de las acciones que representen por lo menos el 50.0% del capital social de ASUR.

No obstante lo anterior, las resoluciones de las asambleas extraordinarias de accionistas convocadas para tratar cualquiera de los asuntos listados a continuación serán válidas únicamente si son aprobadas por el voto favorable de las acciones que representen cuando menos el 75.0% del capital social de ASUR:

- Cualquier reforma a los estatutos sociales que: (i) modifique o elimine las facultades de los Comités de ASUR, o (ii) modifique o elimine los derechos de los accionistas minoritarios;
- Cualesquier actos que resulten en la revocación de las concesiones otorgadas por el gobierno federal a ASUR o sus subsidiarias concesionarias, o por la cesión de derechos derivados de las mismas;
- Cualquier fusión de ASUR con sociedades cuyos negocios no estén relacionados con el negocio de ASUR o de sus subsidiarias; y
- Cualquier escisión, disolución o liquidación de ASUR.

Nuestros estatutos sociales establecen los siguientes requerimientos de voto:

- La modificación a las disposiciones relativas a los límites de participación accionaria en el capital social requiere el voto de los tenedores del 85.0% de nuestro capital social;
- La cancelación del registro de nuestras acciones en el RNV requiere el voto favorable de los accionistas que representen el 95.0% de nuestro capital social; y
- La modificación de las disposiciones de nuestros estatutos sociales relativas a la oferta pública de compra que requiera llevar a cabo el accionista que pretenda obtener el control de ASUR, requiere el voto favorable del 85.0% de los tenedores de nuestro capital social.

Derechos de Separación y de Retiro

Cualquier accionista que haya votado en contra de una resolución de una asamblea de accionistas respecto a **(i)** un cambio en el objeto social o cambio de nacionalidad, **(ii)** una transformación de ASUR, **(iii)** una fusión que involucre a ASUR en la que ésta no sea la sociedad subsistente o la dilución de su capital social en más del 10.0%, o **(iv)** una escisión que involucre a ASUR, tiene el derecho de separarse de la Sociedad y solicitar la amortización de sus acciones, siempre y cuando la solicitud correspondiente se entregue a ASUR dentro de los 15 días siguientes a la celebración de la asamblea de accionistas correspondiente. La amortización de las acciones de los accionistas se hará de acuerdo con la cantidad que resulte menor entre **(a)** 95.0% del precio promedio de operación determinado con base en el precio de cotización de las acciones de ASUR en los 30 (treinta) días en los que las acciones hayan sido negociadas previo a la fecha en que surta efectos la resolución, durante un periodo no mayor a seis meses, o si el número de días en que se hayan negociado las acciones es inferior a treinta, se tomarán los días en que efectivamente se hayan negociado, o **(b)** el valor contable de las acciones de acuerdo al balance general correspondiente al cierre del ejercicio anterior a aquel en que la separación deba surtir efectos, previamente aprobado por la asamblea general ordinaria de accionistas.

Conforme a la Ley del Mercado de Valores y a nuestros estatutos sociales, nuestros accionistas han renunciado al derecho de retiro previsto en la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Derechos de Veto de los Accionistas de la Serie BB

Nuestras acciones Serie BB son propiedad de ITA, nuestro socio estratégico. En adición al derecho de elegir a dos miembros de nuestro Consejo de Administración, las acciones de la Serie BB tienen derechos

de voto especiales. Por ejemplo, de conformidad con nuestros estatutos, ITA tiene derecho a presentar al Consejo de Administración el o los nombres del o los candidatos para ocupar el puesto de Presidente de la compañía, igualmente tiene derecho a remover a nuestro Presidente y a nombrar a la mitad de los directores, y elegir a dos miembros de nuestro Consejo de Administración. Nuestros estatutos también prevén que ITA gozará de derechos de veto con respecto a ciertas decisiones corporativas (incluyendo algunas que requieren aprobación de nuestros accionistas) siempre y cuando sus acciones de la Serie BB representen al menos el 7.65% de nuestro capital social.

Dividendos y Distribuciones

Cada acción de la Serie B y de la Serie BB da iguales derechos a sus tenedores con respecto a dividendos y distribuciones. En la asamblea anual ordinaria de accionistas de ASUR, el Consejo de Administración someterá para la aprobación de los accionistas los estados financieros de ASUR del ejercicio fiscal inmediato anterior. El 5.0% de la utilidad neta de ASUR (después del reparto de utilidades a los trabajadores y otras deducciones requeridas por la legislación mexicana) deben separarse para la creación de una reserva legal, hasta que alcance un monto equivalente a cuando menos el 20.0% del capital social de ASUR (sin ajuste inflacionario). La asamblea podrá destinar otros montos adicionales, para la creación de otros fondos incluyendo una reserva para recompra de acciones. El remanente de la utilidad neta, si lo hubiere, podrá distribuirse como dividendos a los accionistas de la Serie B y de la Serie BB. *Ver "Dividendos."*

Registro y Transmisión de Acciones

Nuestras acciones están inscritas en el RNV de conformidad con la Ley del Mercado de Valores y las circulares emitidas por la CNBV. En caso de que la inscripción de las acciones de ASUR en el RNV sea cancelada, estaríamos obligados a realizar una oferta pública de compra, previamente a la cancelación. A no ser que la CNBV autorice lo contrario, la oferta pública deberá realizarse al mayor precio promedio ponderado por volumen de las operaciones que se hayan efectuado en los últimos treinta días en que se hubieran negociado las acciones de ASUR durante los seis meses anteriores a la fecha de la oferta, en el entendido de que en caso de que el número de días en que las acciones hayan sido negociadas durante dicho periodo de seis meses sea menor de treinta, los días en los que las acciones fueren efectivamente negociadas se tomarán en consideración; o si ninguna de las acciones hubiera sido negociada durante dicho periodo, el valor contable de las acciones calculadas de conformidad con el reporte trimestral más reciente sometido a la CNBV y a la BMV y BIVA. No obstante lo anterior, ASUR podrá estar exenta de llevar a cabo una oferta pública si (i) por lo menos el 95.0% de los accionistas están de acuerdo en no llevar a cabo la oferta pública, (ii) el monto agregado de la oferta pública es menor a 300,000 unidades de inversión o UDIS, y (iii) se transfieren suficientes recursos a un fideicomiso con una vigencia mínima de 6 meses específicamente creado con el propósito de comprar, al mismo precio de la oferta, las acciones de los accionistas que no oferten sus acciones.

Cualquier modificación a las disposiciones anteriores de los estatutos sociales requiere la previa aprobación de la CNBV y la aprobación mediante resolución de la asamblea extraordinaria de accionistas adoptada por accionistas que representen al menos el 95.0% de nuestro capital social.

Cualquier oferta que sea llevada a cabo por nosotros o cualquier accionista vendedor debe (i) cumplir con los requerimientos para la oferta pública establecidos en la Ley del Mercado de Valores y las reglas y disposiciones de carácter general emitidas por la CNBV o (ii) llevarse a cabo mediante una oferta privada de conformidad con el artículo 8 de la Ley del Mercado de Valores.

Transmisión y Conversión de las acciones de la Serie BB.

Las acciones de la Serie BB sólo pueden transmitirse después de convertirse en acciones de la Serie B, y están sujetas a las siguientes reglas:

- Salvo por la previa autorización de la SICT, ITA debía mantener su participación restante en acciones de Serie BB hasta el 18 de diciembre de 2008.
- A partir del 18 de diciembre de 2008 y hasta el 17 de diciembre de 2013, ITA podría haber vendido en cualquier año el 20.0% de su participación en acciones de la Serie BB.
- Con posterioridad al 18 de diciembre de 2013, ITA puede vender cualquier porcentaje de su participación en acciones de la Serie BB.
- Si ITA es propietario de acciones de la Serie BB que representan menos del 7.65% de nuestro capital social después del 18 de diciembre de 2013, estas acciones restantes Serie BB se deberán convertir en acciones de la Serie B que se pueden enajenar libremente.
- Si ITA es propietario de acciones de la Serie BB que representen al menos el 7.65% de nuestro capital social después del 18 de diciembre de 2013, esas acciones de la Serie BB pueden convertirse en acciones de la Serie B, considerando que los tenedores de al menos el 51.0% de las acciones de la Serie B (distintas de las acciones de ITA o de cualquiera de sus "Partes Relacionadas") aprueben dicha conversión y voten en contra de la renovación del contrato de asistencia técnica.

Restricciones de Propiedad y Protección contra Adquisiciones Hostiles.

Restricciones de Propiedad.

Los accionistas de ASUR están sujetos a las siguientes restricciones:

- Sujeto a los procedimientos para las ofertas públicas más adelante descrito, los accionistas de la Serie B, ya sea individual o conjuntamente con sus Partes Relacionadas, no tendrá limitación alguna respecto de las acciones representativas de dicha Serie;
- Las acciones de la Serie BB no pueden representar más del 15.0% de nuestro capital social; y
- Sujeto a los procedimientos para las ofertas públicas más adelante descrito, los accionistas de las Serie "BB", ya sea individual o conjuntamente con sus Partes Relacionadas, podrán detentar acciones de la Serie "B" sin limitación alguna.

Cualesquiera modificaciones a las disposiciones anteriores requieren el voto de las acciones representativas del 85.0% del capital social.

- Los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo no pueden poseer más del 5.0% del capital social de ASUR; y
- Los gobiernos extranjeros, actuando en su capacidad soberana, no pueden poseer directa o indirectamente participación alguna en el capital social de ASUR.

Los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo y sus subsidiarias y filiales no pueden, de manera directa o indirecta, mantener el "control" de ASUR o de alguna de sus subsidiarias concesionarias.

Cambio de Control y Procedimientos para las Ofertas Públicas de Adquisición.

De conformidad con nuestros estatutos y con la legislación mexicana aplicable, en caso de que la Sociedad cotiche sus acciones en el mercado de valores y conforme a las disposiciones legales aplicables se deba llevar a cabo una oferta pública de adquisición voluntaria o forzosa se estará a lo siguiente:

- 1.** La persona o grupo de personas que pretendan adquirir o alcanzar por cualquier medio, directa o indirectamente, la titularidad del 30.0% o más de acciones ordinarias de la Sociedad, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, estarán obligadas a realizar la adquisición mediante oferta pública en términos de las disposiciones legales aplicables y conforme a lo siguiente:
 - a.** La oferta se hará extensiva a las distintas Series de acciones de la Sociedad;
 - b.** La contraprestación ofrecida deberá ser la misma, con independencia de la clase o tipo de acción;
 - c.** La oferta se realizará (i) por el porcentaje del capital social de la Sociedad equivalente a la proporción de acciones ordinarias que se pretenda adquirir en relación con el total de éstas o por el 10.0% de dicho capital, lo que resulte mayor, siempre que el oferente limite su tenencia final con motivo de la oferta a un porcentaje que no implique obtener el Control, o (ii) por el 100.0% del capital social cuando el oferente pretenda obtener el Control.
- 2.** La oferta señalará el número máximo de acciones a las que se extiende y, en su caso, el número mínimo a cuya adquisición se condicione.
- 3.** El oferente no podrá pagar, entregar o proporcionar cualquier prestación que implique un premio o sobreprecio al importe de la oferta, en favor de una persona o grupo de personas vinculadas al destinatario de la oferta.

No quedará incluido en la limitación señalada en este numeral 3, el pago de contraprestaciones derivadas de la celebración de convenios vinculados con la oferta (incluyendo, sin limitación, los contratos de cesión, convenios de terminación o cualquier otro tipo de acuerdo que la Sociedad deba celebrar con el Socio Estratégico respecto de contratos celebrados entre dichas partes) que impongan a una persona obligaciones de hacer o no hacer en beneficio del oferente o de la Sociedad, siempre que dichos convenios hubieren sido aprobados por el Consejo de Administración de la Sociedad, escuchando la opinión del Comité de Auditoría y Prácticas Corporativas, así como que los mismos se hubieren revelado previamente al público inversionista.

- 4.** Las ofertas públicas de adquisición a que se refiere el numeral (1) anterior, requerirán la previa aprobación de la mayoría de los miembros del Consejo de Administración designados por cada una de las Series de acciones representativas del capital social de la Sociedad. En caso de que mediante la realización de la oferta pública el oferente pretenda adquirir el Control de la Sociedad, al procedimiento de aprobación del Consejo de Administración le serán aplicables las disposiciones contenidas en la sección de asambleas de accionistas y derechos de los socios de la Ley del Mercado de Valores, en tanto que dichas disposiciones no entren en conflicto con las disposiciones correspondientes en los estatutos sociales de ASUR.

Para efectos de lo anterior, se estará a lo siguiente de conformidad con nuestros estatutos y la legislación mexicana vigente:

- a.** El oferente deberá notificar a la Sociedad, por conducto del Consejo de Administración, los términos y condiciones en que se pretende realizar la oferta (la "Notificación de Oferta").

- b.** Inmediatamente a que el Consejo de Administración reciba la Notificación de Oferta deberá (i) transmitir a la Bolsa un evento relevante en los términos de las disposiciones legales aplicables, y (ii) ponerla a disposición de todos los accionistas.
 - c.** El Consejo de Administración deberá elaborar, escuchando la opinión del Comité de Auditoría y Prácticas Corporativas, su opinión respecto de (i) el precio y/o contraprestación ofrecida, (ii) los demás términos y condiciones de la oferta, y (iii) los conflictos de interés que, en su caso, tenga cada uno de los miembros del Consejo de Administración respecto de la oferta.
 - d.** El Consejo de Administración podrá acompañar a la opinión a que se refiere el inciso (c) anterior, la opinión de un experto independiente que contrate la Sociedad.
 - e.** El Consejo de Administración dará a conocer al público inversionista a través de la BMV, las opiniones a que se refieren los incisos (c) y (d) anteriores, según sea el caso, a más tardar dentro de los 3 (tres) meses siguientes a partir de la recepción de la Notificación de Oferta.
 - f.** Los miembros del Consejo de Administración y el Director General de la Sociedad, deberán revelar al público inversionista, junto con las opiniones a que se refieren los incisos (c) y (d) anteriores, según sea el caso, la decisión que tomarán respecto de las acciones de su propiedad.
- 5.** En caso de que el Consejo de Administración apruebe los términos y condiciones de la oferta, el oferente deberá obtener la autorización, (expresa o implícita) de la SICT respecto del “cambio de control” con anterioridad al inicio de la oferta pública de adquisición.

Para efectos de este numeral (5) exclusivamente y de conformidad con lo establecido en el Artículo 23 de la Ley de Aeropuertos, se entenderá que una persona o grupo de personas adquiere el control cuando sea propietario de 35.0% o más de los títulos representativos del capital social de la Sociedad, tenga el control de la asamblea general de accionistas, esté en posibilidad de nombrar a la mayoría de los miembros encargados de la administración, o por cualquier otro medio controle a la Sociedad.

- 6.** En caso de que con anterioridad al inicio de la oferta pública, los accionistas de la Serie “BB” manifiesten su interés en aceptar la oferta (sin que éste implique una obligación de participación una vez iniciada la oferta), el inicio de la misma quedará condicionado a la obtención de las autorizaciones correspondientes por parte de la SICT, incluyendo, sin limitación, la autorización a que se refiere el primer párrafo del Artículo Décimo Primero, así como las relativas a la sustitución de alguno de los socios del Socio Estratégico, en sus respectivas calidades de Socio Mexicano y Socio Aeroportuario.
- 7.** En caso de que el Consejo de Administración apruebe los términos y condiciones de la oferta, el oferente deberá realizar los demás actos que sean necesarios a efectos de poder llevar a cabo la misma. Lo anterior, incluirá, sin limitación, la obtención de las autorizaciones gubernamentales correspondientes, así como la realización de las notificaciones que conforme a la legislación aplicable se requieran.

El criterio que el Consejo de Administración considerará para emitir su resolución será la obtención de las autorizaciones a que se refieren los numerales (5), (6) y (7) anteriores.

Aumentos y Disminuciones al Capital Social.

Los aumentos y disminuciones a nuestro capital mínimo fijo deben ser aprobados por una asamblea extraordinaria de accionistas, sujeto a lo dispuesto en los estatutos sociales y en la Ley General de

Sociedades Mercantiles. Los aumentos y disminuciones al capital variable deben ser aprobados por una asamblea ordinaria de accionistas siguiendo los requerimientos de votación contenidos en los estatutos sociales.

Podríamos emitir acciones no suscritas que se conserven en Tesorería, para ser suscritas con posterioridad por el público inversionista, siempre que **(i)** la asamblea general extraordinaria de accionistas apruebe el importe máximo del aumento de capital y las condiciones en que deban hacerse las correspondientes colocaciones de acciones, **(ii)** que la suscripción de las acciones emitidas se efectúe mediante oferta pública, previa inscripción en el Registro Nacional de Valores, dando en uno y otro caso, cumplimiento a lo previsto en la Ley del Mercado de Valores y en las demás disposiciones de carácter general que emanen de ella, y **(iii)** que el importe del capital suscrito y pagado de la sociedad se anuncie cuando la sociedad de publicidad al capital autorizado representado por las acciones emitidas y no suscritas. El derecho de suscripción preferente a que se refiere el Artículo 132 de la Ley General de Sociedades Mercantiles, no será aplicable tratándose de aumentos de capital mediante ofertas públicas.

En caso de aumento de capital, los accionistas tendrán el derecho de preferencia para suscribir dicho aumento, en proporción del número de acciones que cada uno posea al momento de aprobarse el mismo, de conformidad con lo previsto en el Artículo 132 de la Ley General de Sociedades Mercantiles, según se establece más adelante, salvo que: (a) la oferta de suscripción se realice al amparo de lo previsto en el Artículo 53 o el Artículo 56 de la Ley del Mercado de Valores, o bien, (b) se trate de emisión de acciones conservadas en Tesorería para la conversión de obligaciones en los términos de lo previsto por el Artículo 210 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.

Nuestro capital social puede disminuirse por resolución de una asamblea de accionistas acordada conforme a las reglas aplicables para aumentos de capital. Nuestro capital social también puede ser disminuido por la recompra de ASUR de acciones propias en términos de la Ley del Mercado de Valores.

Las acciones de nuestro capital social que nos pertenezcan, no podrán ser representadas ni votadas en las asambleas de accionistas, ni ejercitarse derechos sociales o económicos de tipo alguno, ni se considerarán en circulación para efectos de determinar el quórum y las votaciones en las asambleas de accionistas.

Participación de Subsidiarias en el Capital Social.

Nuestras subsidiarias no pueden, directa o indirectamente, invertir en nuestras acciones o en las acciones de alguna sociedad controladora de ASUR, salvo en el caso en que tales subsidiarias adquieran nuestras acciones para cumplir con opciones o planes de venta de acciones que se establezcan, otorguen o diseñen en favor de empleados o funcionarios de dichas subsidiarias, o a través de sociedades de inversión. El número de acciones adquiridas con tal propósito no puede exceder del 15.0% del total de las acciones en circulación de ASUR.

Liquidación.

En caso de disolución de ASUR, deberá nombrarse uno o más liquidadores en una asamblea extraordinaria de accionistas para finiquitar sus asuntos. Todas las acciones íntegramente pagadas y en circulación tendrán derecho a participar de igual manera en cualquier distribución en la misma proporción en que estas acciones se hayan pagado al momento de la distribución.

Otras Disposiciones.

Responsabilidades de los miembros del Consejo de Administración.

Como cualquier otra sociedad mexicana, en términos de la Ley del Mercado de Valores, cualquier

accionista o grupo de accionistas que posea al menos el 5.0% del capital social de ASUR puede ejercer directamente una acción de responsabilidad civil en términos de la legislación mexicana contra los miembros del Consejo de Administración.

La Ley del Mercado de Valores expresamente regula el concepto de “deber de diligencia”, para los miembros del Consejo de Administración; esto es, que deberán actuar de buena fe y en el interés de la Sociedad. Desde un punto de vista práctico, esto significa que los miembros del Consejo de Administración deben solicitar y revisar la información, requerir la presencia de los directivos relevantes y asesores externos en las sesiones del Consejo, posponer las sesiones del Consejo como resultado de información incompleta, atender a las sesiones del Consejo de manera regular, y revelar la información considerada relevante al Consejo y/o comités.

La Ley del Mercado de Valores expresamente regula el concepto de “deber de lealtad”, para los miembros del Consejo de Administración; esto es, que deberán mantener la confidencialidad, prevenir los conflictos de interés, y a no favorecer su propio interés o los intereses de ciertos grupos. Desde un punto de vista práctico, los miembros del Consejo de Administración deberán abstenerse de votar en aquellos asuntos en los que tengan conflicto de intereses, a seguir las disposiciones para la aprobación de operaciones con Partes Relacionadas, a abstenerse de usar o tomar ventaja de activos de la sociedad o sus subsidiarias y a abstenerse de usar información privilegiada y a tomar ventaja de oportunidades de negocio. La falta de lealtad puede dar como resultado el incurrir en delitos con pena de prisión de hasta 12 años.

De conformidad con la Ley del Mercado de Valores, la responsabilidad de indemnizar por daños y perjuicios causados a la Compañía debido a la falta de diligencia de los miembros del Consejo de Administración, el Secretario o Secretario Suplente, en relación con cualquier acción o decisión tomada por dicho Consejo de Administración o de decisiones que no pudieron tomarse porque dicho Consejo no pudiera legalmente llevarlas a cabo, y en general por la falta de diligencia, no deberán, en ningún caso, ya sea individual o de forma conjunta, exceder la cantidad equivalente al total de los honorarios netos recibidos por dichos individuos de la Compañía, durante los 12 meses anteriores. No obstante lo anterior, la limitación respecto del monto de indemnización establecido en este párrafo no será aplicable en caso de fraude, mala conducta o actos ilegales bajo la Ley del Mercado de Valores y otras leyes.

La Compañía, en cualquier caso, indemnizará y mantendrá a los funcionarios, miembros del Consejo de Administración y al Secretario o Secretario Suplente en paz y a salvo de cualquier responsabilidad en la que pudiesen incurrir respecto de terceros en el cumplimiento de sus obligaciones, la cual incluirá (a) el monto de indemnización a ser pagado por los daños causados por sus actos a terceros y (b) los gastos en los que hayan podido incurrir (incluyendo, sin limitación, honorarios legales y de consultoría) en relación con el inciso (a) anterior, en el entendido de que dichos gastos sean razonables y debidamente documentados, excepto en los casos de fraude, mala conducta, o actos ilegales bajo la Ley del Mercado de Valores y otras leyes.

Información a los Accionistas.

La Ley del Mercado de Valores establece que nuestro Consejo de Administración deberá presentar anualmente los reportes siguientes a la asamblea de accionistas:

- El reporte preparado por el Comité de Auditoría y Prácticas Corporativas;
- El Reporte preparado por el Director General de conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles que incluye (i) un reporte de los directores respecto de las operaciones de la Compañía durante el año anterior, así como sobre políticas seguidas por los directores y sobre los principales proyectos existentes, (ii) un estado financiero de la Compañía al final del ejercicio social; (iii) un estado que muestre los resultados de operación de la Compañía durante el año anterior, así como

los cambios en la situación financiera y en el capital durante el año anterior; y (iv) las notas que son requeridas para completar o clarificar la información mencionada con anterioridad;

- La opinión del Consejo de Administración respecto del reporte preparado por el Director General, según se establece arriba; y
- Un reporte explicando la contabilidad principal y las políticas de información y criterio seguido para la elaboración de la información financiera.

Adicionalmente, nuestros estatutos sociales establecen que el Consejo de Administración debe también preparar la información mencionada en los puntos anteriores respecto a cualquier subsidiaria que represente al menos el 20.0% de nuestro valor neto (con base en los estados financieros disponibles más recientes).

Duración.

La duración de ASUR es indefinida.

Conflicto de Interés de los Accionistas.

De conformidad con la legislación mexicana, cualquier accionista que tenga un conflicto de interés con ASUR en cualquier transacción, deberá abstenerse de votar en la asamblea de accionistas correspondiente respecto de dicho asunto. El accionista que vote en una transacción en la que tenga conflicto de intereses será responsable de los daños y perjuicios, cuando sin su voto no se hubiere logrado la mayoría necesaria para la validez de la determinación.

Conflicto de Interés de los Consejeros.

De conformidad con la legislación mexicana, cualquier consejero que tenga un conflicto de interés con ASUR en cualquier transacción debe informar a los demás consejeros y abstenerse de votar. Cualquier consejero que viole esta disposición será responsable de cualquier daño causado a ASUR. Además, los consejeros de ASUR no pueden representar a los accionistas en las asambleas de accionistas.

Audidores Externos

El Consejo de Administración designó, por unanimidad de votos, en su primera sesión al despacho de auditoría externo de la Sociedad de entre los principales despachos de auditoría internacionales. Cualquier cambio o remoción del mismo debe ser aprobado por mayoría de votos de los Consejeros. Actualmente, nuestro auditor externo es PricewaterhouseCoopers, S.C. y éste no ha sido sustituido desde que el Consejo de Administración de la Sociedad resolvió su contratación el 22 de junio de 1999.

En los 3 últimos ejercicios nuestros auditores externos no han emitido una opinión con salvedad, una opinión negativa o se han abstenido de emitir opinión acerca de nuestros estados financieros.

PricewaterhouseCoopers, S.C. no nos prestó servicios por conceptos diferentes a los de auditoría durante el último ejercicio.

La siguiente tabla muestra los honorarios pagados a nuestros auditores PricewaterhouseCoopers, S.C., por los años concluidos el 31 de diciembre de 2020 y 2021:

	Por el año concluido el 31 de	
	(miles de Pesos mexicanos)	
	2020	2021
Honorarios de Auditoría.....	31,145	34,241
Otros Honorarios relacionados.....	---	---
Impuestos.....	1,525	1,256
Total	32,670	35,497

Los honorarios en la tabla anterior suman el total de los honorarios facturados por PricewaterhouseCoopers, S.C. en relación con la auditoría de nuestros estados financieros anuales y por la revisión de nuestros estados financieros internos, así como por auditorías legales y regulatorias.

Circular de Auditoría.

En abril de 2018, se publicaron las "Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros" (según las mismas han sido modificadas de tiempo en tiempo a la fecha de este Reporte Anual, la "Circular de Auditoría"), mismas que, en su mayoría, entraron en vigor en agosto de 2018, a efectos de:

- Actualizar la regulación relativa a los estados financieros dictaminados a fin de mejorar la calidad de los servicios de auditoría, partiendo de la base de que la información financiera contenida en estados financieros es el instrumento a través del cual se verifica la estabilidad financiera y solvencia de una emisora y lo que permite a sus accionistas y otros interesados, tener información relevante de dichas emisoras.
- Fortalecer los canales de comunicación de los órganos sociales de las emisoras con el auditor externo para dotar de medios y mecanismos que permitan una mejor interacción con el propósito de mejorar el contenido y calidad de los informes.
- Fortalecer las funciones del comité de auditoría relacionadas con la auditoría externa e incluir una obligación a cargo del auditor externo de presentar un reporte con información sobre el

desarrollo de la auditoría externa, que le facilite la evaluación del desempeño de las funciones de auditoría externa.

- Incorporar requisitos para resguardar la independencia del auditor.
- Con el fin de fortalecer al sistema financiero, se requiere que los trabajos de auditoría externa cumplan con los más altos estándares de calidad, a fin de que la información que de estos se desprenda sea precisa, transparente y confiable.

La Circular de Auditoría tiene como objeto, entre otros, establecer los requisitos que deben cumplir (i) las personas morales que presten los servicios de auditoría de estados financieros (los "Despachos de Auditoría"), y (ii) los auditores externos independientes que laboren en los Despachos de Auditoría.

Requisitos del Auditor Externo Independiente

Las emisoras de valores deberán contratar los servicios de un Despacho de Auditoría que cuente con auditores externos independientes que cumplan con los requisitos siguientes: (i) ser socio del Despacho de Auditoría, (ii) contar con un registro vigente expedido por la Administración General de Auditoría Fiscal Federal del Servicio de Administración Tributaria o con la certificación como contador público vigente expedida por el colegio de profesionistas reconocido por la Secretaría de Educación Pública a la cual pertenezca, (iii) contar con 10 años de experiencia mínima en labores de auditoría externa, (iv) ser independiente, (v) no haber sido expulsado, ni encontrarse suspendido de sus derechos como miembro de la asociación profesional a la que, en su caso, pertenezca, (vi) no haber sido condenado por sentencia irrevocable por delito patrimonial o doloso que haya ameritado pena corporal, (vii) no estar inhabilitado, (viii) no tener antecedentes de suspensión o cancelación de alguna certificación o registro para fungir como auditor externo independiente, (ix) no haber sido, ni tener ofrecimiento para ser consejero o directivo de la Emisora o cualquier entidad que pertenezca al mismo grupo empresarial o consorcio, y (x) no tener litigio alguno pendiente con la emisora o cualquier entidad que pertenezca al mismo grupo empresarial o consorcio.

El auditor externo independiente no podrá fungir como auditor de una emisora por un periodo mayor a 5 años consecutivos, pudiendo ser designado nuevamente después de una interrupción mínima de 2 años.

Requisitos de Independencia

La Circular de Auditoría requiere que el Despacho de Auditoría, el auditor externo y las personas que formen parte del equipo que realice la auditoría, reúnan la calidad de independencia (respecto de la emisora que los contrata) al celebrar el contrato, realizar la auditoría y emitir el informe sobre la auditoría practicada.

La Circular de Auditoría establece que no se reunirá la calidad de independiente en los siguientes casos: (i) si los ingresos del Despacho de Auditoría por parte de la emisora (o cualquier asociada, entidades que realicen acuerdos con control conjunto o cualquier entidad que pertenezca al mismo grupo empresarial o consorcio) representaron, en su conjunto, 10% o más de los ingresos totales del Despacho de Auditoría en el año calendario inmediato anterior, (ii) si el Despacho de Auditoría, el auditor externo independiente o algún socio o miembro del equipo que realice la auditoría (a) ha sido cliente o proveedor importante de la emisora (10% o más de sus ventas o compras totales), (b) presta a la emisora servicios distintos a los de auditoría de los estados financieros o estudios de precios de transferencia que no formen parte de la evidencia que soporta la auditoría externa de los estados financieros, y (c) se encuentra en algunos de supuestos que prevea el código de ética profesional del colegio de profesionistas al cual pertenezca como causales de parcialidad en el juicio para expresar su opinión, (iii) si el auditor externo independiente o algún socio del Despacho de Auditoría, en el año inmediato anterior a su designación, hubiere fungido como consejero, director general o directivo relevante en la emisora (o cualquier asociada, entidades que realicen

acuerdos con control conjunto o cualquier entidad que pertenezca al mismo grupo empresarial o consorcio), (iv) si el Despacho de Auditoría, el auditor externo independiente, algún socio o miembro del equipo de auditoría, el cónyuge, concubino o dependiente económico de cualquiera de las personas físicas anteriores (a) tiene inversiones en acciones o títulos de deuda emitidos por la emisora, o (b) tiene deudas con la emisora, (v) si la emisora tiene inversiones en el Despacho de Auditoría que realiza la auditoría, (vi) si los ingresos que perciba o vaya a percibir el Despacho de Auditoría por auditar los estados financieros dependen del resultado de la propia auditoría o del éxito de cualquier operación a ser realizada por la emisora, (vii) si el Despacho de Auditoría tiene cuentas por cobrar vencidas con la emisora provenientes de servicios de auditoría o por algún otro servicio, o (viii) cuando el Despacho de Auditoría o el auditor externo independiente identifique amenazas que no se reduzcan a través de salvaguardas a un nivel aceptable para prestar el servicio de auditoría externa conforme a los códigos de ética profesional del colegio de profesionistas al cual pertenezca.

Requisitos y Formalidades para la contratación del Auditor Externo Independiente

El Consejo de Administración de la emisora debe aprobar, previa presentación por conducto del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, (i) la designación o, en su caso, ratificación anual del Despacho de Auditoría encargo de la auditoría externa, (ii) la sustitución del Despacho de Auditoría o del auditor externo independiente encargado de la auditoría, (iii) la contratación de servicios distintos al de auditoría externa de estados financieros, y (iv) el importe de las remuneraciones, tanto del servicio de auditoría externa como de los servicios distintos a éste.

Las emisoras deberán vigilar y documentar que, previo a la designación o ratificación anual de la contratación del Despacho de Auditoría que prestará los servicios, éstos se apeguen a lo establecido en la Circular de Auditoría.

Por otro lado, la emisora tendrá la obligación de informar y remitir a la CNBV y al público inversionista, según corresponda, lo siguiente (i) copia certificada por el secretario del consejo de administración del acta de la sesión en la cual se apruebe la designación o ratificación del Despacho de Auditoría, dentro de los 15 días hábiles siguientes a su celebración, (ii) dentro de los 30 días hábiles siguientes a la fecha de su celebración, copia del contrato de prestación de servicios suscrito por la emisora y el Despacho de Auditoría. Este documento será presentado por conducto del director general o a través de apoderado, (iii) informar, dentro de los 30 días hábiles siguientes a la fecha de aprobación por parte del consejo de administración, la clase de servicios distintos al de auditoría externa de los estados financieros que, en su caso, hubieran sido contratados con el Despacho de Auditoría, así como el monto de la remuneración que se pague por dichos servicios, exponiendo las razones por las cuales ello no afecta la independencia del Despacho de Auditoría y la del auditor externo independiente.

Declaraciones en relación con el Informe de Auditoría de los Estados Financieros

(a) Declaración por parte de funcionarios de la Emisora

La Emisora deberá recabar de las personas y funcionarios responsables de rubricar sus estados financieros dictaminados una declaración en la que manifiesten que (i) han revisado la información presentada en los estados financieros, (ii) los estados financieros dictaminados no contienen información sobre hechos falsos, así como que no han omitido algún hecho o evento relevante, que sea de su conocimiento, que pudiera resultar necesario para su correcta interpretación a la luz de las disposiciones bajo las cuales fueron preparados, (iii) los estados financieros dictaminados y la información adicional a estos, presentan razonablemente en todos los aspectos importantes la situación financiera y los resultados de las operaciones de la emisora, (iv) se han establecido y mantenido controles internos, así como procedimientos relativos a la revelación de información financiera relevante, (v) se han diseñado controles internos con el objetivo de asegurar que los aspectos importantes y la información relacionada con la emisora, su controladora,

subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo grupo empresarial o consorcio se hagan del conocimiento de la administración, (vi) han revelado al Despacho de Auditoría, al auditor externo independiente y, en su caso, al comité de auditoría, mediante comunicaciones oportunas, las deficiencias significativas detectadas en el diseño y operación del control interno que pudieran afectar de manera adversa, entre otras, a la función de registro, proceso y reporte de la información financiera, y (vii) han revelado al Despacho de Auditoría, al auditor externo independiente y, en su caso, al comité de auditoría, cualquier presunto fraude o irregularidad que sea de su conocimiento e involucre a la administración o a cualquier otro empleado que desempeñe un papel importante, relacionado con los controles internos.

La declaración deberá remitirse a la CNBV por parte de las Emisoras de manera conjunta con el informe de auditoría externa, los Estados financieros dictaminados y sus notas.

(b) Declaración por parte del Auditor Externo Independiente

La emisora deberá recabar del auditor externo independiente una declaración en la que manifieste que (i) cumple con los requisitos para ser auditor externo independiente y que es contador público o licenciado en contaduría pública, (ii) desde la fecha en que se prestan los servicios de auditoría externa, durante el desarrollo de la auditoría externa y hasta la emisión del informe de auditoría externa, así como de los comunicados y opiniones requeridos tenía el carácter de independiente, y (iii) el Despacho de Auditoría cuenta con evidencia documental de la implementación del sistema de control de calidad.

El auditor externo independiente, al formular la declaración, otorgará su consentimiento expreso para proporcionar a la CNBV la información que esta le requiera, a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos anteriores. Asimismo, el Despacho de Auditoría deberá obligarse a conservar la información que ampare el cumplimiento de los requisitos señalados, físicamente o a través de imágenes en formato digital, en medios ópticos o magnéticos, por un plazo mínimo de 5 años contados a partir de que concluya la auditoría, y señalará el número de años que el auditor externo independiente ha realizado la auditoría de estados financieros de la emisora, así como el número de años en los que el propio Despacho ha prestado el servicio de auditoría externa.

Comunicados del Auditor al Comité de Auditoría y Prácticas Societarias

El auditor externo independiente debe proporcionar a la emisora un comunicado de observaciones en el que se identifiquen observaciones a los procedimientos sustantivos, la evaluación del control interno y otros asuntos, como se describe a continuación.

Previamente a que se emita el informe de auditoría externa, el auditor externo independiente debe proporcionar al Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de la emisora un comunicado que, como mínimo deberá comprender lo siguiente:

- (a) El nombre del auditor externo independiente y de las personas con un nivel jerárquico igual o inferior a este que participaron en la auditoría externa y, en su caso, las actividades que formaron parte de la auditoría externa que fueron realizadas por especialistas u otras personas que no pertenecen al Despacho de Auditoría, así como sus nombres y organizaciones a las que pertenecen.
- (b) La descripción de las políticas y procedimientos implementados para prevenir y hacer frente a las amenazas de independencia, así como para garantizar la calidad de la auditoría externa.

- (c) El nivel cuantitativo de la materialidad y error tolerable aplicados, tanto a los estados financieros en su conjunto, como a rubros específicos de operaciones o saldos de cuentas, así como los factores cualitativos que se consideraron para su determinación.
- (d) La descripción de la naturaleza, alcance y oportunidad de los procedimientos realizados en la auditoría externa (procesos evaluados, riesgos de incorrección material, y controles relacionados con ellos, pruebas de controles realizadas asociadas a los riesgos de incorrección material, conclusiones sobre la evaluación de la eficacia operativa de los controles internos, conclusiones sobre la evaluación de la congruencia entre la información contenida en los sistemas o aplicativos y los registros contables que haya sido objeto de su revisión, etc.).
- (e) La descripción de las transformaciones, fusiones, escisiones o la realización de operaciones adicionales ajenas al curso normal del negocio o que provienen de circunstancias inusuales durante el periodo auditado, así como, en su caso, las políticas contables adoptadas para su reconocimiento.
- (f) En relación con los estados financieros consolidados, un listado de las subsidiarias y los porcentajes de participación y, en su caso, los criterios de exclusión aplicados por la emisora a las entidades no consolidadas, indicando si dichos criterios se apegan a las normas contables aplicables.
- (g) La explicación de si se recibió la información o documentación indispensables para el desarrollo de la auditoría externa que fueron solicitadas al personal de la Emisora, y si fueron proporcionadas con oportunidad.
- (h) Las dificultades significativas que se hayan suscitado en la ejecución de la auditoría y, en su caso, cualquier negativa para que el auditor externo independiente emita un informe de auditoría externa con una opinión modificada.
- (i) Aquellos asuntos que a juicio del auditor externo independiente sean relevantes para la auditoría externa.
- (j) Las principales observaciones realizadas en el ejercicio social inmediato anterior al auditado, indicando si las deficiencias en cuestión han sido o no resueltas por la emisora.
- (k) Las deficiencias significativas del control interno identificadas.
- (l) La naturaleza y el monto de los ajustes de auditoría propuestos por el auditor externo independiente, sin perjuicio de que se incorporen o no a los estados financieros dictaminados.
- (m) La descripción de la naturaleza, la frecuencia y el alcance de las comunicaciones con el comité de auditoría, la dirección general o equivalente y el consejo u órgano equivalente, indicando las fechas de las reuniones, así como los acuerdos y conclusiones relevantes obtenidos.

El auditor externo independiente y el Despacho de Auditoría estarán obligados a proporcionar al Comité de Auditoría la información que dicho comité le requiera para dar cumplimiento a sus obligaciones previstas en la Circular de Auditoría.

El comunicado a que se refiere esta sección no debe revelarse al público inversionista.

Una vez recibido el comunicado referido, la emisora deberá elaborar un plan de acción que contenga las medidas preventivas y correctivas para atender las observaciones indicando el plazo de cumplimiento. Dicho plan de acción deberá hacerlo del conocimiento de su comité de auditoría y del auditor externo independiente dentro de los noventa días naturales siguientes a que haya recibido el comunicado.

Reporte Anual

El Despacho de Auditoría y el auditor externo independiente de la emisora, a la fecha en que se presente la información y reporte anual deben entregar a la emisora y, a través de estas a la bolsa de valores, para su difusión al público inversionista, un documento en donde manifieste su consentimiento para que la propia emisora incluya en el reporte anual, el informe de auditoría externa que al efecto emitió, siempre que la información contenida en los estados financieros incluidos en el reporte anual, así como cualquier otra información financiera comprendida en dichos documentos cuya fuente provenga de los mencionados estados financieros o del informe de auditoría externa, coincida con la auditada.

Contratos Significativos.

Nuestras subsidiarias son parte de las concesiones aeroportuarias en México otorgadas por la SICT, en virtud de las cuales estamos requeridos para construir, operar, mantener y desarrollar los aeropuertos, a cambio de ciertos beneficios. Ver *"Fuentes de Regulación en México"* y *"Alcance de las Concesiones y Obligaciones Generales de los Concesionarios"* bajo el *"La Compañía – Marco Regulatorio en México."*

Hemos celebrado un contrato de asistencia técnica con ITA para la prestación de servicios de administración y de consultoría. Ver Apartado *"Principales Accionistas y Operaciones con Partes Relacionadas - Operaciones con Partes Relacionadas – Operaciones con ITA"*.

Nosotros, a través de nuestra subsidiaria de Cancún, hemos celebrado una serie de contratos con los accionistas de Airplan y Oriente, sociedades que tienen concesiones para operar diversos aeropuertos en Colombia. En octubre de 2017, recibimos las aprobaciones necesarias de parte de las autoridades regulatorias de Colombia para concluir la adquisición de una participación en Airplan. En el 2018, terminamos nuestro acuerdo para comprar Oriente. Ver *"Descripción de sus Principales Activos – Revisión operativa y financiera y perspectivas – Acontecimientos Recientes."*

Nosotros, a través de nuestra subsidiaria Airplan, de conformidad con el contrato de concesión colombiano otorgado por Aerocivil y el Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera, estamos obligados a llevar a cabo la administración, operación, desarrollo comercial, remodelación, mantenimiento y modernización de los aeropuertos a cambio de ciertos beneficios. Ver *"Información de la Compañía - Marco Regulatorio en Colombia"*.

Nosotros, a través de nuestra subsidiaria Aerostar, de conformidad con un Arrendamiento LMM otorgado por la PRPA, de conformidad con el cual estamos obligados a operar, administrar, mantener, mejorar, desarrollar, y rehabilitar el Aeropuerto LMM, para proporcionar servicios aeroportuarios generales, accesorios y complementarios a los miembros del público en general a cambio de ciertos beneficios. Ver *"Información de la Compañía - Marco Regulatorio en Puerto Rico"*.

Controles Cambiarios.

México ha tenido un mercado cambiario libre desde 1991 y el gobierno ha permitido que el Peso mexicano fluctúe libremente frente al Dólar desde diciembre de 1994. No hay garantía de que el gobierno mantenga su política cambiaria actual.

Impuestos

Situación Tributaria

El siguiente resumen contiene una descripción de ciertas consecuencias fiscales derivadas de la adquisición, tenencia y enajenación de acciones Serie B o ADSs de conformidad con las leyes federales del impuesto sobre la renta de México y los Estados Unidos.

El Convenio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América para evitar la doble imposición e impedir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y su Protocolo, el cual entró en vigor el 1 de enero de 1994, dicho primer protocolo adicional reformó el tratado en materia de intercambio de información y posteriormente dicho tratado se reformó mediante un segundo protocolo adicional (conjuntamente, el "Tratado Fiscal"). Adicionalmente, un "País con Tratado" es una jurisdicción que tiene celebrado con México un tratado para evitar la doble tributación.

Este resumen no pretende ser una descripción exhaustiva de todas las consideraciones fiscales que pueden ser importantes para tomar una decisión de adquirir, mantener o vender acciones Serie B o ADSs. Las explicaciones contenidas en este capítulo no constituyen ni deben interpretarse como asesoría legal o fiscal a nuestros accionistas o potenciales accionistas. Dichas explicaciones se incluyen únicamente para fines de información general y están basadas en las leyes federales de México (incluyendo la Ley del Impuesto Sobre la Renta y el Código Fiscal de la Federación) y los Estados Unidos (incluyendo el Tratado Fiscal) que se encuentran vigentes a la fecha de este reporte, las cuales se encuentran sujetas a reformas, incluyendo reformas con efectos retroactivos. Adicionalmente, los criterios aquí contenidos pueden ser diversos a los criterios dados a conocer por las autoridades fiscales en los términos del inciso h) de la fracción I del artículo 33 del Código Fiscal de la Federación o pueden ser contrarios a la interpretación de las autoridades fiscales. Los tenedores (o potenciales tenedores) de acciones Serie B o ADSs deben consultar a sus propios asesores fiscales con respecto a las consecuencias fiscales de la adquisición, tenencia y enajenación de acciones Serie B o ADSs en México, los Estados Unidos u otros países, incluyendo, en particular, el efecto de cualesquiera leyes extranjeras, estatales o locales.

A continuación, se incluye un resumen general de las principales consecuencias derivadas de la inversión en acciones o ADSs por parte de un tenedor que no sea residente en México y que no mantenga sus acciones, sus ADSs o sus derechos de beneficiario sobre las mismas como parte de las actividades realizadas a través de un establecimiento permanente en México de conformidad con la Ley del Impuesto sobre la Renta y sus disposiciones y reglamentos vigentes.

De conformidad con las leyes de México, el concepto de residencia para efectos fiscales es altamente técnico y el carácter de residente se puede adquirir a través de distintas circunstancias. En términos generales, una persona física se considera residente en México si tiene su casa habitación en México o si dicho individuo tiene su casa habitación en otro país y su centro de intereses vitales se encuentra en México, el cual se identifica, entre otros, cuando más del 50% sus ingresos totales tengan su fuente de riqueza en México o si el centro principal de sus negocios se encuentra en México. Una persona moral se considera como residente en México si tiene la administración principal del negocio o su sede de dirección efectiva en el país. Por lo tanto, la determinación en cuanto a la residencia de una persona física o moral debe tomar en consideración la situación particular de la misma. En el supuesto de que se considere que una persona física o moral residente en el extranjero tiene un establecimiento permanente en México para efectos fiscales, todos los ingresos atribuibles a dicho establecimiento permanente, estarán sujetos al ISR en México.

La regla general para efectos del ISR federal de Estados Unidos, los tenedores de ADSs serán considerados como los beneficiarios de las acciones de la Serie B representadas por dichos ADSs.

Impuesto sobre Dividendos.

Consideraciones sobre el impuesto mexicano.

Los dividendos pagados a los tenedores residentes en el extranjero o a personas físicas residentes en México con respecto a nuestras acciones de la Serie B y, como consecuencia, con respecto a ADSs, están sujetos a retención de impuestos en México a una tasa del 10.0% sobre el importe bruto del dividendo distribuido. Esta tasa de retención podría no ser aplicable a distribuciones de dividendos relacionados con ciertas ganancias acumuladas para años anteriores al 2014. Dicha retención del 10.0% debe enterarse por quien deba pagar, en favor de las autoridades fiscales mexicanas como pago por cuenta del tenedor como un impuesto definitivo.

Los tenedores extranjeros que sean residentes de un País con Tratado podrían estar sujetos a beneficios derivados de las disposiciones del tratado aplicable, tales como una tasa de retención menor o la eliminación de la tasa de retención; por lo tanto, se recomienda a cada tenedor extranjero consultar a su asesor fiscal sobre los requisitos de aplicación de cualquier tratado en materia fiscal, considerando sus circunstancias particulares.

Para efectos de la legislación fiscal mexicana, a fin de acceder a los beneficios de cualquier tratado, los tenedores extranjeros deben demostrar que son residentes para efectos fiscales en el país de que se trate, por medio de un certificado de residencia fiscal, y cumplir con las disposiciones procedimentales establecidas en el tratado y en la Ley de ISR.

Consideraciones sobre el Impuesto Sobre la Renta Federal en los Estados Unidos.

A reserva de lo que se expone a continuación en el apartado "Estado de Compañías de Inversión Extranjera Pasiva", la cantidad bruta de cualesquiera distribuciones de utilidades pagadas con respecto a las acciones Serie B o ADSs, en la medida en que se pague de nuestras ganancias y utilidades actuales o acumuladas, según se determine para efectos del ISR federal estadounidense, generalmente se incluirá en el ingreso bruto de un tenedor estadounidense como ingreso por dividendos en la fecha en que el tenedor estadounidense en el caso de las acciones de la Serie B, o el depositario en el caso de los ADSs, reciba la distribución de utilidades. Dichas distribuciones no serán elegibles para la deducción recibida de dividendos permitida a ciertas sociedades según lo establece el Código de Rentas Internas Estadounidense de 1986, y sus reformas.

En la medida en que alguna distribución de utilidades exceda nuestras ganancias actuales y acumuladas, se tratará como una devolución no gravable de base en la medida de la misma, y posteriormente como ganancia de capital de la venta de las acciones de la Serie B o ADSs.

No esperamos mantener los ingresos y utilidades conforme a los principios del impuesto sobre la renta de los Estados Unidos, razón por la cual, usted debe esperar que una distribución reciba generalmente el tratamiento de dividendo (según se discute con posterioridad).

Las distribuciones de utilidades que se efectúen en Pesos mexicanos, se incluirán dentro del ingreso de un tenedor estadounidense en una cantidad en Dólares calculada por referencia al tipo de cambio en vigor en la fecha en que sean recibidas por el accionista de los Estados Unidos en el caso de acciones o el depositario en el caso de ADSs, se conviertan o no en Dólares en esa fecha. Si dichas distribuciones se convierten a Dólares en la fecha de recepción, un tenedor estadounidense generalmente no estará obligado a reconocer la ganancia o pérdida por moneda extranjera respecto de la distribución, o de lo contrario, cualesquier ganancias o pérdidas obtenidas en una venta posterior, conversión u otra disposición de los Pesos mexicanos recibidos por dicho accionista estadounidense, generalmente será un ingreso ordinario o pérdida

con fuente en los Estados Unidos, y no tendrá derecho a la tasa reducida de impuestos aplicable a las ganancias de largo plazo.

Los dividendos serán generalmente tratados como ingresos de “categoría pasiva” provenientes de fuentes extranjeras de ingresos para efectos de acreditamiento de impuestos extranjeros de los Estados Unidos. Un tenedor estadounidense puede, sujeto a varias limitaciones complejas, promover el acreditamiento de un impuesto extranjero por cualquier retención impuesta en México respecto de las acciones Serie B o ADSs. De forma alternativa, un tenedor estadounidense que no opte por promover el acreditamiento de un impuesto extranjero por el impuesto retenido en el extranjero, puede en su lugar optar por promover y argumentar una deducción para efectos del impuesto sobre la renta federal de los Estados Unidos con respecto de dicho impuesto retenido, pero sólo por un año en el cual dicho tenedor elija hacerlo así para todos los impuestos sobre la renta extranjeros acreditables. Las reglas que rigen el acreditamiento de impuestos extranjeros son complejas e implican la aplicación de reglas dependiendo de las circunstancias particulares de los tenedores estadounidenses. Se solicita a todos los tenedores estadounidenses consultar a sus asesores fiscales en esta materia.

Sujeto a ciertas excepciones de corto plazo y cobertura y la aplicación de las reglas PFIC que se mencionan más adelante, la cantidad en Dólares del dividendo recibido por un tenedor estadounidense no persona moral con respecto a las acciones de la Serie B o ADSs es gravable a una tasa reducida en caso de que los dividendos sean “dividendos calificados”. Los dividendos serán tratados como dividendos calificados si (i) (A) los dividendos son recibidos respecto de las acciones de la Serie B o los ADSs que son intercambiables en un mercado de valores establecido en los Estados Unidos, o (B) somos elegibles para los beneficios de un Tratado Fiscal con los Estados Unidos el cual se determine como satisfactorio para efectos de esta disposición por parte de la tesorería de los Estados Unidos y que incluya un programa de intercambio de información, y (ii) dejáramos de ser en el año previo al año en que el dividendo fue pagado, y no lo seamos, en los años en que el dividendo es pagado, una PFIC. Los ADSs se encuentran enlistados en la NYSE, y serán calificados como intercambiables en un mercado de valores establecidos en los Estados Unidos siempre que se encuentren enlistados. Adicionalmente, la tesorería de los Estados Unidos, ha determinado que el Tratado Fiscal cumple con los requerimientos para la disminución de tarifas impositivas, y creemos que somos elegibles para los beneficios de dicho tratado. Con base en nuestros estados financieros auditados y el mercado relevante y la información de los accionistas, creemos que no nos encontramos bajo el supuesto de los PFIC para efectos de impuestos federales en los Estados Unidos respecto de nuestros ejercicios fiscales del 2021 y 2020. Adicionalmente, con base en nuestros estados financieros auditados y nuestras expectativas actuales respecto del valor y naturaleza de nuestros activos, recursos y la naturaleza de nuestros ingresos, así como el mercado relevante y la información de accionistas, no anticipamos la posibilidad de convertirnos en PFIC para nuestro ejercicio fiscal actual o el futuro razonablemente previsible, no obstante no puede asegurarse nada en este respecto.

Los tenedores de ADSs y de acciones de la Serie B deberán consultar a sus propios asesores fiscales respecto de la disponibilidad del impuesto reducido de dividendos a la luz de sus circunstancias particulares.

Impuestos sobre Disposición de Acciones o ADSs.

Consideraciones sobre el impuesto mexicano.

Un tenedor extranjero es sujeto al pago del impuesto sobre la renta en México respecto de los ingresos cuya fuente de riqueza se encuentre en el territorio nacional. La Ley del ISR establece que las ganancias derivadas de la enajenación de acciones tienen fuente de riqueza en el territorio nacional, entre otros casos, cuando las acciones hayan sido emitidas por una persona moral residente en México.

Los depósitos y retiros de nuestras acciones Serie B a cambio de ADSs no darán lugar a impuesto mexicano o a derechos por transferencia.

Los impuestos en México sobre los ingresos derivados de la venta de nuestras acciones Serie B o ADSs por parte de un tenedor extranjero difieren según el lugar de residencia del tenedor, el procedimiento bajo el cual se realice la venta y otros factores. Las distintas alternativas se resumen a continuación:

- Tenedor extranjero no residente en un País con Tratado.

La ganancia sobre la venta de nuestras acciones Serie B o ADSs por parte de un tenedor extranjero que no sea residente en un País con Tratado, estará sujeta a una tasa de retención del 10.0% sobre la ganancia de dicha venta si la transacción fue realizada a través de la BMV u otros mercados reconocidos. De conformidad con la Ley del ISR, los intermediarios de la BMV que participen en estas transacciones, están obligados a realizar la mencionada retención. No hay reglas claras para los casos en que intermediarios que no sean residentes en México están involucrados, por lo que el tenedor extranjero podría estar obligado a enterar de manera directa el impuesto sobre la renta correspondiente a las autoridades fiscales mexicanas.

- Tenedor extranjero residente en un País con Tratado.

La ganancia sobre la venta de nuestras acciones Serie B o ADSs por parte de un tenedor extranjero que sea residente en un País con Tratado, no estará sujeta a impuestos mexicanos si la transacción se lleva a cabo a través de la BMV u otros mercados reconocidos, siempre que se cumplan ciertos requisitos establecidos en la Ley del ISR. Deberá ser proporcionado al intermediario financiero que esté obligado a realizar la retención, un escrito señalando bajo protesta de decir verdad que el tenedor extranjero es residente en un País con Tratado, así como el número de registro o de identificación fiscal del tenedor extranjero.

- Ventas no sujetas a la tasa de retención reducida del 10.0%.

Para un residente en el extranjero que realice la venta o disposición de nuestras acciones Serie B o ADSs bajo cualquiera de los siguientes casos, resultará aplicable una tasa del 35.0% sobre ganancias obtenidas, en los siguientes casos:

- Ventas de nuestras acciones Serie B o ADSs que sean adquiridas fuera de la BMV u otros mercados reconocidos establecidos en el Código Fiscal de la Federación;
- Ventas realizadas por una persona o grupo de personas que, directa o indirectamente, tengan 10.0% o más de las acciones representativas de nuestro capital social o el control de la emisora, ya sea por voto o valor, cuando en un periodo de veinticuatro meses, enajene el 10.0% o más de las acciones pagadas de la sociedad, o el control de la sociedad, mediante una o varias operaciones simultáneas o sucesivas, incluyendo aquéllas que se realicen mediante operaciones financieras derivadas o de

cualquier otra naturaleza análoga o similar;

- Transacciones pre-negociadas realizadas mediante la BMV; y
- Transacciones de acciones obtenidas como consecuencia de nuestra fusión o escisión, en ciertos casos.

En los casos en que el régimen del 35.0% sea aplicable, si el tenedor extranjero es residente de un País con Tratado, en forma de excepción o en caso de que se cumplan ciertos requisitos establecidos del tratado correspondiente podría ser aplicable una tasa de retención reducida. Se recomienda a cada tenedor extranjero consultar a su asesor fiscal sobre los requisitos de aplicación de cualquier tratado en materia fiscal, considerando sus circunstancias particulares.

Consideraciones sobre impuestos federales estadounidenses al ingreso.

Al momento de la venta u otra disposición de las acciones Serie B o ADSs, un accionista estadounidense generalmente reconocerá la ganancia o pérdida de capital por una cantidad equivalente a la diferencia entre la cantidad obtenida sobre la venta u otra disposición y la base fiscal de dicho tenedor estadounidense en las acciones Serie B o ADSs. La ganancia o pérdida reconocida por un accionista estadounidense sobre dicha venta u otra disposición generalmente será ganancia o pérdida a largo plazo si, en el momento de la venta u otra disposición, las acciones Serie B o ADSs se han mantenido por más de un año. La ganancia de capital a largo plazo reconocida por un accionista estadounidense que sea persona física, generalmente está sujeta a menores tasas de gravamen sobre el ingreso federal que una ganancia ordinaria o una ganancia de capital a corto plazo. La deducción de una pérdida de capital está sujeta a las limitaciones para efectos de ISR federal estadounidenses.

Los depósitos y retiros de acciones Serie B por parte de tenedores estadounidenses a cambio de ADSs no darán como resultado la realización de ganancia o pérdida para efectos del ISR federal estadounidense. La base gravable de un accionista de los Estados Unidos con respecto a dichas acciones será igual a su base gravable respecto de dichos ADSs, y el periodo de tenencia en dichas acciones será igual al periodo de tenencia para dichos ADSs.

Cualquier utilidad, si la hubiere, obtenida por parte de un accionista estadounidense sobre la venta u otra disposición de las acciones Serie B o ADSs será tratada generalmente como un ingreso de fuente estadounidense para efectos del crédito del impuesto extranjero de los Estados Unidos. Como consecuencia, si un impuesto de retención mexicano es impuesto sobre la venta o disposición de acciones Serie B o ADSs, un tenedor estadounidense que no reciba un ingreso de fuente extranjera significativo de otras fuentes no podrá percibir beneficios efectivos del crédito de impuesto extranjero de los Estados Unidos con respecto a estos impuestos mexicanos. Los tenedores estadounidenses deberán consultar a sus asesores fiscales respecto de la aplicación de las reglas de crédito de impuesto extranjero a su inversión en, y disposición de, acciones de la Serie B o ADSs.

Si un tenedor estadounidense vende o dispone de cualquier otra manera de nuestras acciones de la Serie B o ADSs a cambio de divisas que no sean Dólares, el monto obtenido será, por en términos generales, el equivalente en Dólares americanos respecto de la divisa recibida al tipo de cambio de la fecha de la venta o disposición de otra índole (o, en la fecha de liquidación, si las acciones se cotizan en un mercado de valores establecido en ese momento, en caso de que se trate realice sobre la base de efectivo y se haya elegido sobre una base devengada de los tenedores estadounidenses). Un tenedor estadounidense sobre una base devengada que no elija determinar el monto obtenido utilizando el tipo de cambio de la fecha de liquidación reconocerá una ganancia o pérdida en moneda extranjera igual a la diferencia entre el valor en Dólares de la cantidad recibida con base en los tipos de cambio que se encuentren en vigor en la fecha de la enajenación o disposición de otra índole y en la fecha de liquidación. Un tenedor estadounidense tendrá

una base impositiva en la moneda recibida equivalente al valor en Dólares al tipo de cambio vigente en la fecha de liquidación. Cualquier ganancia o pérdida cambiaria que se produzca en la fecha de liquidación o en la venta subsecuente, conversión u otra disposición de la divisa no estadounidense recibida por un monto diferente en Dólares estadounidenses, generalmente será un ingreso o pérdida ordinaria de fuente estadounidense, y no será elegible para la tasa impositiva reducida aplicable a las ganancias de capital a largo plazo. Si un tenedor estadounidense sobre una base devengada hace la elección descrita en la primera frase de este párrafo, debe ser aplicada consistentemente año con año y no puede ser revocada sin el consentimiento del Servicio de Impuestos Internos de los Estados Unidos (*International Revenue Service*). Un tenedor estadounidense debe consultar a sus propios asesores fiscales sobre el tratamiento de cualquier ganancia o pérdida en moneda extranjera obtenida con respecto a cualquier moneda recibida en una venta u otra forma de disposición de las acciones Serie B o ADSs.

Otros Impuestos Mexicanos.

En principio, no existen en México impuestos sobre herencias, sucesiones o al valor agregado aplicables a la titularidad, transferencia o disposición de las acciones Serie B o ADSs por parte de los accionistas extranjeros. No obstante, las transmisiones gratuitas de las acciones Serie B o ADSs podrán, bajo ciertas circunstancias, causar que se imponga el impuesto sobre la renta mexicano al beneficiario. No existe impuesto del timbre mexicano, impuesto por emisión, registro o impuestos o derechos similares pagaderos por los accionistas extranjeros de las acciones Serie B o ADSs.

Estado de compañías pasiva de inversión extranjera.

A las entidades que se consideren como PFICs, les son aplicables reglas fiscales especiales en los Estados Unidos. Podríamos ser clasificados como una PFIC en algún ejercicio fiscal en particular, en caso que:

- el 75% o más de nuestros ingresos netos por el ejercicio fiscal consistan de ingresos pasivos, o
- el porcentaje promedio del valor de nuestros activos que generan o que sean mantenidos para la generación del ingreso pasivo, sea de al menos el 50%.

No obstante que consideramos que no fuimos una PFIC en el 2020 y 2021 y no esperamos en convertirnos en una PFIC en el ejercicio actual o en el futuro razonablemente previsible, la determinación acerca de si somos una PFIC será llevada a cabo de forma anual dependiendo de los hechos y circunstancias particulares, tales como el avalúo sobre nuestros activos en ese momento, incluyendo créditos mercantiles y otros activos intangibles. Asimismo, no podemos estar seguros de que no seamos una PFIC en el ejercicio en curso o en futuros ejercicios. Debido a que nuestra creencia se basa en parte en el valor de mercado esperado de nuestro patrimonio, una disminución en el precio de negociación de nuestras acciones comunes y ADSs puede resultar en que nos convirtamos en un PFIC.

En caso que se nos clasifique como una PFIC, y usted no lleve a cabo una decisión en términos del valor de mercado, como se describe en el párrafo siguiente, usted estará sujeto a un impuesto especial conforme a las tasas ordinarias de impuestos para distribuciones en exceso, incluyendo ciertas distribuciones que realicemos y ganancias que usted reconozca a la venta de sus acciones Serie B o ADSs. El importe del impuesto sobre ingresos sobre distribuciones en exceso será aumentado por una cuota de interés para compensar el diferimiento de impuestos, calculado como si las distribuciones en exceso se hubieren realizado de forma proporcional a lo largo del periodo en que haya mantenido sus acciones Serie B o ADS. La clasificación como una PFIC también podría tener otras consecuencias fiscales adversas, incluyendo, para el caso de individuos, que al fallecimiento sean negados ciertos derechos sobre las acciones Serie B o ADSs.

También podría evitar las reglas desfavorables que se describen en el párrafo anterior, mediante la elección para vender sus acciones Serie B o ADSs a precio de mercado. Debido a que la elección de venta a precio de mercado no está disponible para los PFIC de menor tamaño, un tenedor estadounidense que realice una venta a precio de mercado respecto de nuestras acciones Serie B o ADSs, generalmente continuará sujeto a las reglas que se mencionan anteriormente, respecto de la participación indirecta de dicho tenedor estadounidense en cualesquier inversiones mantenidas por nosotros que tengan tratamiento de participación de capital de una PFIC para efectos de los impuestos sobre ingresos en los Estados Unidos. En caso que elija realizar la venta a precio de mercado, en todo ejercicio en el que seamos una PFIC, usted estará obligado a incluir como ingreso ordinario el exceso sobre el valor de mercado de sus acciones al término del ejercicio, sobre la base de esas acciones. Además, cualquier ganancia que usted reconozca a la venta de sus acciones será gravada como un ingreso ordinario en el ejercicio en que se realice la venta. La opción de venta a precio de mercado únicamente se encuentra disponible para los valores que pueden ser sujetos de enajenación en un mercado, que son acciones que regularmente son vendidas en el mercado, distintas de aquellas que sean cantidades insignificantes (*de minimis*) por al menos 15 días durante cada trimestre calendario en algún mercado calificado o algún otro mercado, según se defina en los reglamentos aplicables de la Secretaría de la Tesorería de los Estados Unidos. Creemos que los ADSs son valores que pueden ser sujetos de enajenación el mercado, debido a que nuestros ADS se encuentran enlistados en la NYSE, sin embargo, no está claro si nuestras acciones ordinarias de la Serie B tendrían ese tratamiento.

El código de la autoridad fiscal estadounidense establece una alternativa para los tenedores estadounidenses, como un fondo de elección calificado (una "Elección QEF"), lo que podría mitigar las adversas consecuencias fiscales sobre ingresos federales en los Estados Unidos para un tenedor estadounidense que realice esa elección, en caso que se nos clasifique como una PFIC. Sin embargo, no tenemos la intención de proporcionar a los tenedores con aquella información necesaria para realizar una Elección QEF.

Un tenedor estadounidense que sea propietario de una participación en una PFIC debe presentar de forma anual un formulario fiscal 8621 ("*IRS Form 8621*"), y puede estar sujeta a presentar otros formularios de la autoridad fiscal de los Estados Unidos. El incumplimiento para presentar uno o más de estos formularios en la forma requerida, podría suspender el periodo de prescripción respecto de los ejercicios fiscales en los que dicho formulario debe ser presentado. En consecuencia, los ejercicios fiscales respecto de los cuales el tenedor estadounidense no haya presentado el formulario permanecerán abiertos a la revisión de la autoridad fiscal estadounidense de forma indefinida hasta que el formulario sea presentado.

Un tenedor estadounidense debe consultar a su asesor fiscal respecto de las posibles consecuencias fiscales de los impuestos federales de los Estados Unidos sobre ingresos, en caso que nos clasifiquen como una PFIC en algún ejercicio fiscal, así como la conveniencia de tomar una decisión sobre valor de mercado.

Reporte de activos financieros extranjeros.

Ciertos tenedores estadounidenses que posean "activos financieros estadounidense especificados" con un valor conjunto superior a los USD\$50,000 Dólares el último día del ejercicio fiscal o USD\$75,000.0 Dólares en cualquier momento durante el ejercicio fiscal, por lo general están obligados a presentar información conjunta con sus declaraciones de impuestos, actualmente sobre el Formulario 8938, con respecto a dichos activos. Los "activos financieros estadounidense especificados" incluyen cualquier cuenta financiera mantenida en una institución financiera no estadounidense, así como valores emitidos por un emisor no estadounidense (que podrían incluir las acciones Serie B o ADSs) que no estén en cuentas mantenidas por instituciones financieras. A ciertos individuos que residen en el extranjero y a ciertos individuos en matrimonio les aplican umbrales más altos de reporte. Las regulaciones extienden el alcance de los requisitos de reporte a ciertas entidades que con consideradas como creadas o utilizadas para mantener participaciones directas o indirectas en activos financieros estadounidense especificados con base en ciertos criterios objetivos. Los tenedores estadounidenses que no reporten la información requerida podrían estar

sujetos a sanciones importantes. La falta de reporte de ingresos atribuibles a “activos financieros estadounidense especificados” con valor superior a USD\$5,000.00 Dólares continúa vigente por un periodo de seis años después de que haya sido presentada la declaración de impuestos sin prescribir. Los posibles inversionistas deben consultar a sus propios asesores fiscales respecto de la aplicación de estas reglas a sus inversiones en las acciones de la Serie “B” o ADSs, incluyendo respecto a la aplicación de las reglas a sus circunstancias particulares.

Requisitos Estadounidenses para Reportar Información e Impuesto de Retención de Apoyo.

Los dividendos pagados sobre, y los ingresos que resulten de la venta u otra disposición de, las acciones Serie B o ADSs a un tenedor estadounidense, generalmente podrían estar sujetos a los requisitos de reporte de información del Código y podrían estar sujetos al impuesto de retención de apoyo a menos que el tenedor estadounidense proporcione una clave de identificación de contribuyente exacta y realice alguna otra certificación necesaria o de cualquier otra forma establezca una excepción. El impuesto de retención de apoyo no es un impuesto adicional. Las cantidades retenidas como impuesto de retención de apoyo serán acreditables frente a la responsabilidad del ISR federal estadounidense de un tenedor estadounidense, en el entendimiento de que la información requerida sea proporcionada al Servicio de Rentas Internas de los Estados Unidos (*U.S. Internal Revenue Service*).

Influencia cuantitativa y cualitativa ante los Riesgos del Mercado.

Estamos expuestos al riesgo de mercado por cambios en el tipo de cambio y las tasas de interés. Dependiendo del tipo de operación, en ocasiones utilizamos instrumentos derivados para administrar adecuadamente el riesgo de tasas de interés. Nosotros no somos tenedores ni emitimos instrumentos financieros derivados con propósitos especulativos y únicamente hemos llevado a cabo operaciones con instituciones financieras reconocidas.

Riesgo de la Moneda Extranjera

Nuestro principal riesgo por el tipo de cambio involucra cambios sobre el valor del Peso mexicano en relación con el dólar de los Estados Unidos. Históricamente, una parte significativa de los ingresos generados por nuestros aeropuertos (principalmente derivados de las cuotas a pasajeros en vuelos internacionales) ha sido calculada en Dólares, aunque dichos ingresos se cobran en gran medida en Pesos mexicanos con base en el tipo de cambio promedio del mes anterior. En el 2019, 2020 y 2021, el 25.9%, 14.8% y 21.1%, respectivamente, de nuestros ingresos consolidados se derivaron de cuotas de pasajeros por vuelos internacionales. Adicionalmente, una parte substancial de nuestros contratos con prestadores de servicios comerciales están denominados en Dólares americanos. En el 2019, 2020 y 2021, el 33.6%, 25.4% y 30.6%, respectivamente, de nuestros ingresos derivaron de contratos con proveedores de servicios comerciales mismos que estaban denominados en Dólares. Prácticamente todos nuestros ingresos adicionales se nominan en Pesos mexicanos (además de los salarios de nuestros funcionarios y los honorarios por asistencia técnica, al grado en que se pague con base en el pago mínimo anual). Con base en una depreciación del 5.0% del Peso mexicano respecto del Dólar americano al 31 de diciembre de 2021, estimamos que nuestros ingresos correspondientes al año concluido el 31 de diciembre de 2021, se habrían incrementado en \$166.31 millones de Pesos.

Al 31 de diciembre de 2019, 2020 y 2021, un 55.2%, 44.7% y 50.3%, respectivamente, de nuestro efectivo y equivalentes de efectivo se encontraban denominados en Dólares. Con base en una depreciación del 5.0% del Peso mexicano respecto del Dólar americano al 31 de diciembre de 2021, estimamos que al 31 de diciembre de 2021 el valor de nuestro efectivo y equivalentes de efectivo se habría incrementado por \$220.67 millones de Pesos.

Al 31 de diciembre de 2021, el 76.0% de nuestro endeudamiento en moneda extranjera estaba denominado

en Dólares estadounidenses y el 24.0% de nuestro endeudamiento en moneda extranjera estaba denominado en pesos colombianos. Una disminución en el valor del Peso mexicano respecto del Dólar incrementará el costo en Pesos mexicanos del servicio de nuestra deuda denominada en Dólares. Con base en una depreciación del 5.0% del Peso respecto del Dólar al 31 de diciembre de 2021, estimamos que, al 31 de diciembre de 2021, nuestra deuda a largo plazo se habría incrementado en \$347.60 millones de Pesos.

Al 31 de diciembre de 2019, 2020 y 2021, no tuvimos algún contrato relevante de futuros en moneda extranjera.

Riesgo de Tasas de Interés.

Dependemos de la obtención de crédito bancario para financiar parcialmente nuestras operaciones. En virtud de estos financiamientos estamos expuestos a riesgo de tasas de interés, la primordial exposición a dicho riesgo deriva de cambios en las tasas de referencia correspondientes (los bancos cobran intereses con base en la tasa TIIE más un margen de 1.25% o basado en Depósitos Término Fijo más un margen de 4.0%), las cuales son utilizadas para determinar las tasas de interés aplicables a nuestros préstamos. Todos nuestros contratos de swaps de tasas de interés terminaron en el 2012. Para consultar más información respecto de nuestras operaciones de cobertura, ver "*Revisión operativa y financiera y perspectivas—Situación financiera y recursos de capital—Endeudamiento*".

Con base en un incremento del 1.0% sobre la tasa TIIE, estimamos que los costos al servicio de nuestra deuda para el año concluido el 31 de diciembre de 2021, se habría incrementado en \$4.7 millones de Pesos en el 2021. Con base en un incremento del 1.0% en Depósitos de Término Fijo, estimamos que los costos de servicio de nuestra deuda para el año concluido el 31 de diciembre de 2021, se habría incrementado en \$1.7 millones de Pesos en el 2021.

Código de Ética.

La Compañía ha adoptado un código de ética, según dicho término está definido en el Punto 16B de la Forma 20-F, expedida bajo el *Securities Exchange Act de 1934*. Dicho código de ética le es aplicable al Director de la Compañía, el Director de Finanzas o contralor y otras personas que desempeñan funciones similares, así como a los demás funcionarios y empleados. Nuestro código de ética se presenta como anexo a la Forma 20-F y está disponible en nuestra página de Internet www.asur.com.mx. Si modificáramos las disposiciones de nuestro código de ética o si otorgáramos una renuncia a alguna disposición contenida en el mismo, revelaríamos dicha modificación o renuncia en nuestra página de Internet.

En relación con la composición por género en ASUR, el 72.7% de los miembros del consejo de administración son hombres y el 27.3% son mujeres y el 100% de los directivos relevantes son hombres.

La Compañía se encuentra comprometida con una cultura organizacional que fomenta la meritocracia y la inclusión. En ese sentido, el código de ética de ASUR promueve que nuestros colaboradores apliquen en todas sus actividades profesionales los valores fundamentales de seguridad, honestidad, respeto, responsabilidad, trabajo en equipo, compromiso, y confidencialidad.

Asimismo, nuestro código de ética contiene obligaciones para ASUR frente a sus empleados, encaminadas a la prohibición de discriminación y hostigamiento, en términos de los cuales la Compañía establece que (i) se proporcionará las mismas oportunidades de trabajo a todas las personas que acrediten estar capacitadas para realizarlo; (ii) no se permitirá la discriminación por razones de raza, nacionalidad, género, orientación sexual, identidad de género, estado civil, edad, capacidad física, condición social, creencias religiosas, o afiliación política; y (iii) protegerá en todo momento el derecho a la integridad personal de sus empleados, por lo que se prohíbe el hostigamiento físico o verbal, así como cualquier conducta denigrante o que atente contra el bienestar físico o mental de los colaboradores de ASUR.

PATENTES, LICENCIAS, MARCAS Y OTROS CONTRATOS.

Actualmente, ASUR es propietaria de las siguientes marcas, las cuales se encuentran debidamente inscritas ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial:

<u>MARCA</u>	<u>DURACIÓN</u>	<u>OBSERVACIONES</u>	<u>ESTADO</u>
610809 ASUR	10 años		Otorgado
650765 ASUR	10 años		Otorgado
18238 Aeropuertos del Sureste	10 años		Otorgado
18239 Aeropuertos del Sureste	10 años		Otorgado
686855 ASUR Y DISEÑO	10 años		Otorgado
0520870 air SHOP	10 años		Otorgado
0520871 air SHOP	10 años		Otorgado
0520873 air SHOP			En trámite
0520872 air SHOP			En trámite

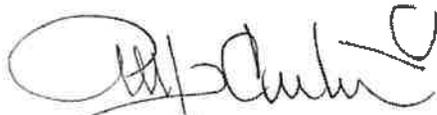
Asimismo, ASUR es propietaria de los siguientes registros de derecho de autor, los cuales se encuentran debidamente inscritos ante el Instituto Nacional de Derechos de Autor:

<u>REGISTRO NÚMERO</u>	<u>TIPO</u>	<u>OBSERVACIONES</u>	<u>ESTADO</u>
03-199-12130422100-01	Derechos de autor	Registro de programa de computo SLOTS (MUSIGNY)	Otorgado
03-2000-110911423400-01	Derechos de autor	Registro de programa de computo SLOTS (ASUR)	Otorgado

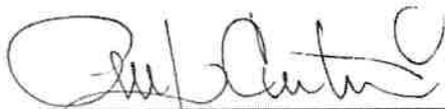
VI. PERSONAS RESPONSABLES

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la emisora Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V., contenida en el presente Reporte Anual, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación.

Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de Información relevante que haya sido omitida o falseada en este reporte anual o el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.



Adolfo Castro Rivas
Director General



Adolfo Castro Rivas
Director de Administración Finanzas y Planeación Estratégica



Claudio Gongora Morales
Director Jurídico

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados adjuntos de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C. V y subsidiarias, al 31 de diciembre de 2021, 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019 que contiene el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 09 de marzo de 2022, 10 de marzo de 2021 y 10 de marzo de 2020, respectivamente; de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

Asimismo, manifestamos que hemos leído el presente reporte anual y basados en nuestra lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tenemos conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información financiera que se incluye y cuya fuente proviene de los estados financieros dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información financiera que haya sido omitida o falseada en este reporte anual, o que el mismo contenga información financiera que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, los suscritos no fuimos contratados, y no realizamos procedimientos adicionales con el objeto de expresar nuestra opinión respecto de la otra información, contenida en el presente reporte anual, que no provenga de los estados financieros por nosotros dictaminados.

8 de abril de 2022


C.P.C. Fabián Mateos Aranda
Socio de Auditoría



C.P.C. Guillermo Robles Haro
Representante Legal

ANEXO "A"

**ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS DICTAMINADOS POR LOS EJERCICIOS
CONCLUIDOS EL 31 DE DICIEMBRE DE 2021, 2020 Y 2019 DE
GRUPO AEROPORTUARIO DEL SURESTE, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS**

**Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V.
y subsidiarias**

Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2021 y 2020

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Índice

31 de diciembre de 2021 y 2020

Contenido	Página
Informe de los Auditores Independientes	1 a 7
Estados financieros:	
Estados de situación financiera consolidados	8
Estados de resultado integral consolidados	9
Estados de cambios en el capital contable consolidado	10
Estados de flujos de efectivo consolidados	11
Notas sobre los estados financieros consolidados	12 a 85



Informe de los Auditores Independientes

A la Asamblea General de Accionistas de
Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V.

Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias (Compañía o Grupo), que comprenden el estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2021 y los estados consolidados de resultado integral, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en esa fecha, así como las notas a los estados financieros consolidados que incluyen las políticas contables significativas y otra información explicativa.

En nuestra opinión los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera consolidada de la Compañía al 31 de diciembre de 2021 y su desempeño financiero y sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en esa fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el International Accounting Standards Board (NIIF).

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección "Responsabilidades de los auditores en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados" de este informe. Somos independientes de la Compañía de conformidad con el Código de Ética Profesional del Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A. C., junto con los requerimientos de ética que son aplicables a nuestras auditorías de estados financieros consolidados en México, y hemos cumplido las demás responsabilidades éticas de conformidad con esos requerimientos y dicho Código. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para sustentar nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido las de mayor importancia en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del ejercicio actual. Estas cuestiones han sido consideradas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en su conjunto y al formarnos nuestra opinión sobre estos, por lo tanto, no expresamos una opinión por separado sobre estas cuestiones.



Cuestión clave de auditoría	Cómo nuestra auditoría abordó la cuestión
<p>1. Cumplimiento de la Tarifa Máxima estipulada en los Títulos de Concesión</p> <p>Como se menciona en las Notas 19.1, 18.1.3, 3.1.1 y 3.1.4 sobre los estados financieros consolidados, las regulaciones incluidas en los títulos de concesión aplicables a los aeropuertos que opera la Compañía en México establecen una tarifa máxima anual para cada uno de estos, que es la cantidad máxima anual de ingresos por unidad de tráfico (un pasajero o 100 kilogramos de carga) que puede recibir y, por lo tanto, reconocer la Compañía por los servicios prestados cuyos precios están regulados. Los contratos de concesión no garantizan que cada aeropuerto reciba las tarifas máximas permitidas.</p> <p>Si la Compañía reconociera ingresos superiores a dicha tarifa máxima, la autoridad gubernamental regulatoria podría revocar una o más concesiones aeroportuarias de la Compañía en México. Consecuentemente, la Administración monitorea de forma regular los ingresos regulados en México para que estos no excedan de dicho límite.</p> <p>Nos enfocamos en el reconocimiento de los ingresos con tarifa máxima en México debido principalmente a la importancia de estos (\$6,493 millones de pesos por el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021), y porque la aplicación del procedimiento establecido en los títulos de concesión para determinar las tarifas máximas y la obtención de los datos necesarios son procesos complejos.</p>	<p>Hemos evaluado y considerado el diseño y la efectividad operativa del control interno (incluyendo los controles de Tecnología de Información) relacionados con los ingresos regulados en México, la determinación y autorización de la tarifa máxima por parte de la Administración, así como de los descuentos relativos. Como parte de nuestra auditoría, realizamos los siguientes procedimientos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cotejamos, para una muestra de transacciones diarias de cada aeropuerto, los datos proporcionados por las aerolíneas en los manifiestos de llegada y de salida contra los datos registrados en el sistema operativo utilizado por los aeropuertos. Entre los datos cotejados se incluyen: el número de pasajeros afectos al pago de Tarifa de Uso Aeroportuario (TUA) y el detalle de otros servicios aeroportuarios prestados con tarifa regulada. 2. Obtuvimos, para una muestra de transacciones mensuales la conciliación entre el sistema operativo utilizado por los aeropuertos y los registros contables de la Compañía. 3. Cotejamos las variables incluidas en el cálculo de la tarifa máxima como son: Índice Nacional de Precios al Productor, excluyendo petróleo con lo publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), tráfico de pasajeros y estadística de carga con el sistema operativo utilizado por los aeropuertos y tarifas autorizadas de servicios aeroportuarios, TUA y tipo de cambio con lo publicado en el Diario Oficial de la Federación.



Cuestión clave de auditoría	Cómo nuestra auditoría abordó la cuestión
<p>En particular, concentramos nuestros esfuerzos de auditoría en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El proceso del cálculo de la tarifa máxima y los siguientes datos utilizados en el mismo: tráfico de pasajeros y estadística de carga. • La autorización de los cambios a Tarifas de Uso Aeroportuario (TUA) y de otros servicios aeroportuarios. 	<ol style="list-style-type: none"> 4. Reprocesamos de forma independiente el cálculo de la tarifa máxima considerando las regulaciones vigentes, los datos, así como las variables antes indicadas y lo comparamos con los resultados de la Compañía. 5. Cotejamos, para una muestra de transacciones, las tarifas utilizadas por la Compañía en el cálculo de ingresos aeroportuarios incorporadas en el sistema operativo utilizado por los aeropuertos contra las últimas tarifas vigentes publicadas en el Diario Oficial de la Federación por cada uno de los aeropuertos. 6. Comparamos los ingresos reconocidos por la Compañía por TUA nacional e internacional, así como de inspección de equipaje, con los determinados mediante una prueba de razonabilidad, en la que multiplicamos el total de pasajeros por las tarifas autorizadas.
<p>2. Evaluación de deterioro del crédito mercantil</p> <p>Como se menciona en la Nota 8.1 a los estados financieros consolidados, la Compañía realiza pruebas de deterioro de sus activos intangibles cuando los hechos o circunstancias indican que el valor en libros pudiera estar deteriorado, y al menos una vez al año para el caso del crédito mercantil, considerando las Unidades Generadoras de Efectivo (UGE) a las que están asignados, es decir las subsidiarias Aerostar y Airplan.</p> <p>Nos hemos enfocado en este rubro en nuestra auditoría debido principalmente a la importancia del valor en libros del crédito mercantil que asciende a \$2,603 millones y representa un</p>	<p>Hemos evaluado y considerado el diseño y la efectividad operativa del control interno establecido por la Administración en relación con las proyecciones consideradas y los supuestos utilizados al realizar la evaluación de deterioro del crédito mercantil.</p> <p>Con el apoyo de nuestros expertos en valuación, efectuamos los siguientes procedimientos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Consideramos y evaluamos el modelo de las proyecciones financieras futuras preparadas por la Administración para cada UGE, y los procesos utilizados para elaborarlas.



Cuestión clave de auditoría	Cómo nuestra auditoría abordó la cuestión
<p>3.95% en relación con el total del activo consolidado y debido a que la estimación del valor de recuperación involucra la aplicación de juicios por parte de la administración, al determinar los supuestos considerados en las proyecciones financieras futuras relacionadas con dicho cálculo.</p> <p>En particular, concentramos nuestros esfuerzos de auditoría en la identificación de supuestos claves utilizados por la Administración bajo las circunstancias actuales de recuperación que ha presentado la Compañía y en el supuesto clave identificado: la tasa de descuento aplicada a los flujos de fondos futuros estimados en la UGE Aerostar.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 2. Para cada UGE, realizamos un análisis de riesgos y sensibilidad para identificar los supuestos clave, considerando las tendencias y el desempeño histórico para evaluar el impacto de cambios potenciales en los supuestos utilizados por la administración. 3. Comparamos la tasa de descuento utilizada por la Administración con el costo promedio ponderado del capital determinado por la Compañía en función de sus cifras financieras y con tasas de mercado para la industria en la que opera la UGE Aerostar. 4. Para cada UGE comparamos el valor del monto recuperable determinado contra el valor en libros. 5. Consideramos las revelaciones relativas en notas a los estados financieros.

Información Adicional

La Administración de la Compañía es responsable de la información adicional presentada. Esta información adicional comprende el Reporte Anual presentado a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV), (pero no incluye los estados financieros consolidados ni este informe de los auditores independientes), el cual se emitirá después de la fecha de este informe.

Esta información adicional no está cubierta por esta opinión sobre los estados financieros consolidados y no expresaremos ninguna opinión de auditoría sobre la misma.

Sin embargo, en relación con nuestra auditoría de los estados financieros consolidados de la Compañía, nuestra responsabilidad es leer esta información adicional cuando se encuentre disponible y evaluar si dicha información es materialmente inconsistente con los estados financieros consolidados o nuestro conocimiento adquirido a través de nuestra auditoría, o aparenta contener un error material por otras circunstancias.

Cuando leamos la información adicional que aún no hemos recibido, debemos emitir la declaratoria sobre el Reporte Anual requerida por la CNBV y si detectamos que existe un error material en la misma, debemos comunicarlo a los encargados del Gobierno de la Compañía y en dicho informe, de responder.



Responsabilidades de la Administración y de los responsables del Gobierno de la Compañía en relación con los estados financieros Consolidados

La Administración de la Compañía es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados, de conformidad con las NIIF, y del control interno que consideró necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados libres de errores materiales, ya sea por fraude o error.

Al preparar los estados financieros consolidados la Administración es responsable de evaluar la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha; revelando, en su caso, las cuestiones relativas a negocio en marcha y utilizando la base contable de negocio en marcha, excepto si la Administración tiene la intención de liquidar la Compañía o de cesar operaciones, o bien no exista otra alternativa más realista que hacerlo.

Los encargados del Gobierno de la Compañía son responsables de la supervisión del proceso de reporte financiero de la Compañía.

Responsabilidades de los auditores en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros consolidados en su conjunto están libres de errores materiales, ya sea por fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto nivel de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte un error material, cuando este exista. Los errores pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influirán en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros consolidados.

Durante la realización de una auditoría, de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional; también:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de error material en los estados financieros consolidados, ya sea por fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos, y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para sustentar nuestra opinión. El riesgo de no detectar un error material debido a un fraude es más elevado que uno que resulte de un error no intencional, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionalmente erróneas o la elusión de los controles internos.
- Obtenemos un entendimiento del control interno relevante para la auditoría, con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la Compañía.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y de las revelaciones relativas presentadas por la Administración.



- Evaluamos si es adecuado que la Administración utilice la base contable de negocio en marcha para preparar los estados financieros consolidados, y si, basados en la evidencia de auditoría obtenida, existe incertidumbre material con base en hechos o condiciones que puedan generar dudas significativas sobre la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones son inadecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que la Compañía deje de ser un negocio en marcha.
- Evaluamos, en su conjunto, la presentación, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluyendo las revelaciones relativas incluidas en las notas, y si los estados financieros consolidados presentan razonablemente las transacciones y hechos subyacentes.
- Obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades de negocio que conforman el grupo económico para expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría de los estados financieros consolidados. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Comunicamos a los encargados del Gobierno de la Compañía, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa de control interno que identificamos en el transcurso de nuestra auditoría.

También, proporcionamos a los encargados del Gobierno de la Compañía una declaración manifestando que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables sobre independencia y les comunicamos todas las relaciones y demás cuestiones que razonablemente pudieran influir en nuestra independencia, y en su caso, las correspondientes salvaguardas aplicadas.

Entre las cuestiones comunicadas a los responsables del Gobierno de la Compañía, determinamos las que han sido de mayor importancia en la auditoría de los estados financieros consolidados del ejercicio actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelarlas públicamente o, en circunstancias extremadamente raras, determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público.



El nombre del socio a cargo de la auditoría se informa a continuación.

PricewaterhouseCoopers, S. C.

Fabián Mateos Aranda.
C.P.C. Fabián Mateos Aranda
Socio de Auditoría

Ciudad de México, 9 de marzo de 2022

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados de Situación Financiera Consolidados
31 de diciembre de 2021 y 2020

Miles de pesos mexicanos

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Activo		
ACTIVO CIRCULANTE:		
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 5)	\$ 8,770,062	\$ 5,192,628
Efectivo y equivalentes de efectivo restringido (Nota 5.1)	123,081	5,055
Cuentas por cobrar - Neto (Nota 6)	1,878,238	1,358,227
Documentos por cobrar a terceros	105,000	
Impuestos sobre la renta por recuperar (Nota 13)	142,970	631,999
Impuesto al valor agregado acreditable	274,366	272,325
Inventarios	57,101	34,023
Otros activos	311,282	221,792
Total activo circulante	<u>11,662,100</u>	<u>7,716,049</u>
ACTIVO NO CIRCULANTE:		
Terreno, mobiliario y equipo - Neto (Nota 7)	184,590	504,385
Activos intangibles, concesiones aeroportuarias y crédito mercantil - Neto (Nota 8)	53,973,349	52,182,311
Inversión en negocio conjunto contabilizada bajo el método de participación (Nota 17.2 f)	10,689	8,466
Total activo	<u>\$ 65,830,728</u>	<u>\$ 60,411,211</u>
Pasivo y Capital Contable		
PASIVO A CORTO PLAZO:		
Préstamos bancarios (Nota 10)	\$ 224,472	\$ 808,515
Deuda a corto plazo (Nota 11)	353,672	330,235
Impuestos a la utilidad por pagar	719,295	29,933
Cuentas por pagar y gastos acumulados (Nota 9)	2,488,959	1,598,404
Total pasivo a corto plazo	<u>3,786,398</u>	<u>2,767,087</u>
PASIVO A LARGO PLAZO:		
Préstamos bancarios (Nota 10)	6,603,006	6,119,655
Deuda a largo plazo (Nota 11)	6,598,397	6,641,941
Impuesto sobre la renta diferido (Nota 13)	3,044,632	3,165,145
Beneficio a los empleados	28,239	24,177
Total pasivo	<u>20,060,672</u>	<u>18,718,005</u>
CAPITAL CONTABLE (Nota 12):		
Capital social	7,767,276	7,767,276
Reservas de capital	13,544,107	13,445,231
Otros resultados integrales	313,582	321,867
Utilidades acumuladas	15,551,586	12,131,610
Capital contable de la participación controladora	37,176,551	33,665,984
Interés minoritario	8,593,505	8,027,222
Total capital contable	<u>45,770,056</u>	<u>41,693,206</u>
Total pasivo y capital contable	<u>\$ 65,830,728</u>	<u>\$ 60,411,211</u>

Las notas adjuntas son parte integrante de estos estados financieros consolidados.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados de Resultado Integral Consolidados - Por Función de Gastos
Año que terminó el 31 de diciembre de 2021 y 2020

Miles de pesos mexicanos

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Operaciones continuas:		
Ingresos (Notas 3 y 19.1.):		
Ingresos aeronáuticos	\$ 9,408,599	\$ 5,412,418
Servicios no aeronáuticos	6,229,896	3,555,227
Servicios de construcción (Nota 3.1.3)	3,146,166	3,657,086
Total de ingresos	<u>18,784,661</u>	<u>12,624,731</u>
Costos y gastos de operación (Nota 4):		
Costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos	6,717,665	5,617,415
Costo de servicios de construcción	3,146,166	3,657,086
Gastos de administración	263,156	232,935
Total de costos y gastos de operación	<u>10,126,987</u>	<u>9,507,436</u>
Otros ingresos		<u>158,881</u>
Utilidad de operación	<u>8,657,674</u>	<u>3,276,176</u>
Intereses a favor	202,146	262,370
Intereses a cargo	(842,386)	(926,312)
Utilidad por fluctuación cambiaria	373,434	334,150
Pérdida por fluctuación cambiaria	(264,833)	(89,074)
	<u>(531,639)</u>	<u>(418,866)</u>
Participación en el resultado de negocio conjunto contabilizada bajo el método de participación		(1,618)
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	8,126,035	2,855,692
Impuestos a la utilidad (Nota 13):		
Impuesto sobre la renta	1,728,507	729,155
Utilidad neta del periodo	<u>\$ 6,397,528</u>	<u>\$ 2,126,537</u>
Utilidad neta del periodo atribuible a:		
Participación controladora	\$ 5,983,747	\$ 1,972,319
Interés minoritario	413,781	154,218
	<u>\$ 6,397,528</u>	<u>\$ 2,126,537</u>
Otros resultados integrales:		
Partidas que no serán reclasificadas al resultado del periodo:		
Remediones de obligaciones laborales	\$ (1,895)	\$ (5,146)
Partidas que podrán ser reclasificadas al resultado del periodo:		
Efecto de conversión de moneda extranjera por subsidiarias	144,217	800,638
Total resultado integral del periodo	<u>\$ 6,539,850</u>	<u>\$ 2,922,029</u>
Resultado integral del periodo atribuible a:		
Participación controladora	\$ 5,973,567	\$ 2,507,828
Interés minoritario	566,283	414,201
Total resultado integral del periodo	<u>\$ 6,539,850</u>	<u>\$ 2,922,029</u>
Utilidad por acción básica y diluida expresada en pesos mexicanos (Nota 17.19)	<u>\$ 19.95</u>	<u>\$ 6.57</u>

Las notas adjuntas son parte integrante de estos estados financieros consolidados.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias
Estado de Cambios en el Capital Contable Consolidado
Año que terminó el 31 de diciembre de 2021 y 2020

Miles de pesos mexicanos

	Reserva de capital			Efecto de conversión de moneda extranjera	Utilidades acumuladas	Interes minoritario	Total capital contable
	Capital social	Reserva legal	Reserva para recompra de acciones propias				
Saldos al 1 de enero de 2020	\$ 7,767,276	\$ 1,616,533	\$ 11,554,572	\$ (218,788)	\$ 10,438,563	\$ 7,613,021	\$ 38,771,177
Utilidad integral:							
Utilidad neta del periodo					1,972,319	154,218	2,126,537
Efecto de conversión de moneda extranjera por inversión en subsidiarias extranjeras				540,655		259,983	800,638
Remediones de obligaciones laborales					(5,146)		(5,146)
Total de utilidad integral				540,655	1,967,173	414,201	2,922,029
Traspaso a la reserva legal		274,126			(274,126)		
Saldos al 31 de diciembre de 2020	7,767,276	1,890,659	11,554,572	321,867	12,131,610	8,027,222	41,693,206
Utilidad integral:							
Utilidad neta del periodo					5,983,747	413,781	6,397,528
Efecto de conversión de moneda extranjera por inversión en subsidiarias extranjeras				(8,285)		152,502	144,217
Remediones de obligaciones laborales					(1,895)		(1,895)
Total de utilidad integral				(8,285)	5,981,852	566,283	6,539,850
Traspaso a la reserva legal		98,876			(98,876)		
Dividendo pagado el 1 de octubre de 2021 (\$8.21 por acción) Nota 12					(2,463,000)		(2,463,000)
Saldos al 31 de diciembre de 2021	\$ 7,767,276	\$ 1,989,535	\$ 11,554,572	\$ 313,582	\$ 15,551,586	\$ 8,593,505	\$ 45,770,056

Las notas adjuntas son parte integrante de estos estados financieros consolidados.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados de Flujos de Efectivo Consolidados

Año que terminó el 31 de diciembre de 2021 y 2020

Miles de pesos mexicanos

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Actividades de operación		
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 8,126,035	\$ 2,855,692
Ajustes por partidas que no implican flujo de efectivo:		
Depreciación y amortización (Notas 4, 7 y 8)	1,993,342	1,934,766
Pérdida por baja de terreno	15,766	
Intereses a favor	(202,146)	(262,370)
Intereses a cargo	842,386	926,312
Pérdida cambiaria	264,833	89,074
Utilidad cambiaria	(373,434)	(334,150)
Cambios en capital de trabajo:		
Cuentas por cobrar (Nota 6)	(760,499)	(452,636)
Impuestos por recuperar y otros activos	(308,953)	(126,730)
Cuentas por pagar y gastos acumulados (Nota 9)	1,619,104	(152,619)
	<u>11,216,434</u>	<u>4,477,339</u>
Impuestos a la utilidad pagados (Nota 13)	<u>(869,409)</u>	<u>(1,540,196)</u>
Flujos netos de efectivo generados de actividades de operación	<u>10,347,025</u>	<u>2,937,143</u>
Actividades de inversión		
Mejoras a bienes concesionados y adquisición de mobiliario y equipo (Nota 8)	(3,692,485)	(3,328,560)
Cobro por baja de terreno	286,283	
Préstamo otorgado a terceros	(105,000)	
Inversión en negocio en conjunto (Nota 17.2 f)		(10,556)
Intereses cobrados	201,842	273,642
Efectivo y equivalente de efectivo restringido (Nota 5.1)	<u>(118,206)</u>	<u>189,474</u>
Flujos netos de efectivo utilizados de actividades de inversión	<u>(3,427,566)</u>	<u>(2,876,000)</u>
Actividades de financiamiento		
Obtención de préstamo bancario (Nota 10)	4,650,000	306,241
Pago de préstamo bancario (Nota 10)	(4,429,334)	(245,520)
Porción de principal de pagos por arrendamiento	(6,216)	(6,113)
Pago de deuda a largo plazo (Nota 11)	(220,961)	(253,925)
Intereses pagados (Nota 10)	(908,698)	(942,993)
Dividendos pagados (Nota 12)	<u>(2,463,000)</u>	
Flujo neto de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	<u>(3,378,209)</u>	<u>(1,142,310)</u>
Aumento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	3,541,250	(1,081,167)
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del año	5,192,628	6,192,679
Utilidad cambiaria sobre efectivo y equivalentes de efectivo	<u>36,184</u>	<u>81,116</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año	<u>\$ 8,770,062</u>	<u>\$ 5,192,628</u>

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

*Miles de pesos mexicanos (\$) y miles de dólares estadounidenses (USD\$),
excepto número de acciones, utilidad por acción y tipos de cambio*

Nota 1 - Historia de la Compañía y eventos relevantes, efectos de Covid-19:

En junio de 1998, en México, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) otorgó a Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. (la Compañía) las nueve concesiones para administrar, operar, explotar y, en su caso, construir los Aeropuertos del Sureste por un plazo de 50 años a partir del 1 de noviembre de 1998, de acuerdo con la Ley General de Bienes Nacionales, todos los terrenos, muebles y equipo permanente en los aeropuertos incluyendo cualquier mejora realizada durante el plazo de las concesiones son propiedad de la Nación mexicana. El plazo de las concesiones puede ser ampliado por las partes bajo ciertas circunstancias, de conformidad con el artículo 15 de la Ley de Aeropuertos que establece, entre otras cosas: 1) hubiera cumplido las condiciones previstas en el título respectivo; 2) lo solicite antes de que dé inicio los últimos cinco años de vigencia de la concesión, y 3) acepte las nuevas condiciones.

La Compañía a través de su subsidiaria Aeropuerto de Cancún, S. A. de C. V. (Aeropuerto de Cancún), posee una participación accionaria del 60% en Aerostar Airport Holdings, LLC (Aerostar), quién opera y administra el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín (Aeropuerto LMM) localizado en San Juan de Puerto Rico y 100% de las acciones de Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte, S. A. (Airplan) con domicilio en la ciudad de Medellín, Colombia, opera y administra mediante una sola concesión (contrato 8000011-OK), los siguientes seis aeropuertos: Aeropuerto Olaya Herrera Medellín, Aeropuerto José María Córdova de Rionegro, Aeropuerto El Caraño de Quibdó, Aeropuerto Los Garzones de Montería, Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt de Carepa y Aeropuerto Las Brujas de Corozal.

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, el capital social de la Compañía está representado por el gran público inversionista (66.54%), el cual se encuentra colocado en los mercados de valores de Nueva York (NYSE) y de México (BMV), Inversiones y Técnicas Aeroportuarias, S. A. P. I. de C. V. (ITA) (7.65%), CHPAF Holdings, S. A. P. I. de C. V. (13.51%) e Inversiones Productivas Kierke, S. A. de C. V. (12.31%). La tenencia accionaria está dividida entre diferentes accionistas, sin que exista una persona física o un grupo en particular que controle de manera directa a la Compañía.

Eventos significativos – efectos de COVID-19

Durante marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró una pandemia mundial en relación con la enfermedad por coronavirus (COVID-19). Los Gobiernos respondieron de diversas formas al COVID-19 incluyendo restricciones en la actividad comercial y la interacción social. Los efectos de estas medidas en los aeropuertos del Grupo han sido importantes. El número de pasajeros, tanto a nivel nacional como internacional, disminuyeron en el año 2020 como resultado de las restricciones de viaje y cierres temporales de terminales, lo que afectó las actividades aeronáuticas y no aeronáuticas de la Compañía. Desde la declaración del COVID-19 como una emergencia sanitaria mundial, la Compañía se ha visto impactada en sus operaciones cotidianas como consecuencia a los requisitos de distanciamiento social, las recomendaciones de las autoridades de quedarse en casa y restricciones gubernamentales. Entre los efectos operacionales, causados por el COVID-19 en los servicios que provee la Compañía, así como la recuperación en 2021 destacamos los siguientes:

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

- a. México. - En el año de 2021, se tiene una recuperación del tráfico de pasajeros comparado con el año 2020, donde como medida para optimizar recursos, se procedió al cierre temporal de las terminales 2 y 3 en el Aeropuerto Internacional de Cancún a partir del 11 y 18 abril de 2020, respectivamente. El 14 de julio se reabrió terminal 2 y hasta el 1 de octubre de 2020 se restablecieron operaciones en la terminal 3. Durante el año 2021 no se presentaron cierres de terminales. El incremento total de pasajeros en el año 2021 en México fue del 76.28% comparado con el año 2020 en el cual se presentó una disminución total de pasajeros en el año comparado con 2019 del 51.60%.
- b. Colombia. - En el año de 2021, se tiene una recuperación del tráfico de pasajeros comparado con el año 2020 donde se presentaron suspensiones de vuelos por el gobierno colombiano a partir del 23 de marzo de 2020 y hasta el 21 de septiembre de 2020, con ciertas excepciones para emergencia humanitaria, transporte de carga, y mercancías. Asimismo, los vuelos nacionales fueron suspendidos desde el 25 de marzo 2020 y hasta el 1 de septiembre de 2020. A partir de septiembre de 2020 se reestablecieron los vuelos comerciales de forma gradual, esta situación afectó la operación de nuestra subsidiaria Airplan, permaneciendo temporalmente cerrada en ese periodo a causa de esta restricción gubernamental. Durante el año 2021 no se presentaron cierres de terminales ni suspensiones de vuelos por parte del gobierno colombiano. El incremento del total de pasajeros en el año 2021 fue del 149.82% comparado con el año 2020, donde hubo una disminución total de pasajeros en Airplan del 65.00% comparado con el año 2019.
- c. Puerto Rico. - En el año de 2021, se tiene una recuperación del tráfico de pasajeros comparada con el año 2020, donde a pesar de que el aeropuerto LMM permaneció abierto y operativo lo hizo con volúmenes de vuelos y pasajeros sustancialmente reducidos. El incremento de pasajeros en el año 2021 respecto al año anterior fue del 99.83%, y la disminución total de pasajeros en el año 2020 fue de 48.70% comparado con el año anterior.
- d. La Compañía ha establecido protocolos de salud y seguridad destinados a mejorar el bienestar de los pasajeros y del personal operativo esencial en los aeropuertos que operamos. Se ha suministrado equipo de protección para el personal que trabaja en las instalaciones y existen prácticas de desinfección de acuerdo con las directrices de las autoridades sanitarias locales. Adicionalmente se continua con una política de trabajo remoto para el personal siempre que sea posible.

A continuación, se describen los principales efectos del COVID-19 en los estados financieros consolidados de la Compañía para los años terminados al 31 de diciembre de 2021 y 2020:

- e. Clientes. - En el año de 2020 la Compañía llevó a cabo convenios con clientes para la extensión del plazo de pago de cuentas por cobrar en México y Airplan, las cuales fueron garantizadas mediante la firma de pagarés, desde el inicio del convenio. Estos documentos tienen vencimiento no mayor a un año estipulando una tasa de interés de Certificados de la Tesorería de la Federación (Cetes) más 7 puntos por 1.5, para el caso de México y Depósito Término Fijo (DTF) más cuatro puntos, para el caso de Airplan. Al 31 de diciembre de 2020 los saldos en México y Airplan ascendieron a \$185,140 y \$60,617, respectivamente, los cuales se presenta dentro del rubro de clientes, debido a su naturaleza, al ser servicios prestados y provenientes de operaciones normales de la Compañía con clientes y las cuales fueron intercambiadas por una garantía de cobro o pagaré desde la firma del convenio. Durante 2021, la Compañía recibió pagos de estos documentos en México y Airplan por \$180,677 y \$60,617, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2021 el saldo de estos documentos por cobrar celebrados por México asciende a \$4,463 mientras que los documentos por cobrar de Airplan fueron liquidados por los clientes. (Ver Nota 6.2).

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

- f. Deterioro de cuentas por cobrar. - Después de la evaluación realizada por la Compañía con respecto a sus clientes la reserva de deterioro de cuentas por cobrar consolidado presentan una disminución neta en 2021 de \$28,519 y un incremento en 2020 de \$154,417. El impacto en la estimación de cuentas incobrables, por el ejercicio de 2021 y 2020, se reflejó en México, con un incremento por \$9,331 y \$70,470, respectivamente, en Aerostar se reflejó una disminución en 2021 en \$36,275 y un incremento en 2020 en \$50,842 y en Airplan se reflejó una disminución en 2021 de \$1,575 y en 2020 un incremento de \$33,105. (Ver Nota 6.3).
- g. Concesión México. - El 31 de marzo de 2021 la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), autorizó la disminución y modificación de las inversiones de Capital previstas en el Plan Maestro de Desarrollo (PMD) para el periodo de 2019-2033.

El 19 de agosto de 2020 la SCT a través de la AFAC aprueba a la Compañía la solicitud presentada de reprogramación (diferimiento) de ciertas inversiones correspondientes a 2020 por un monto total de \$2,292,355. Este diferimiento no representó modificación alguna a nuestro Plan Maestro de Desarrollo quinquenal, el cual se planea cumplir conforme al monto estipulado y en el mismo plazo de cinco años. Se otorgó, por ocasión única y sin ningún tipo de costo adicional, debido a la contingencia por el COVID-19, que afectó las condiciones de la industria de producción y construcción, interrumpiendo continuar con las obras y celebrar nuevos contratos.

- h. Préstamos Bancarios. – a) El 29 de junio de 2020, México obtuvo la aprobación de BBVA Bancomer de una línea de crédito por \$1,500,000, a un plazo de dieciocho meses contados a partir de esa fecha, la cual no se dispuso, al 31 de diciembre 2021 la línea ya no se encuentra activa, b) El 29 septiembre de 2021 se liquidó el préstamo con Santander por \$2,000,000 y se obtuvo un nuevo préstamo por \$2,650,000 a la tasa del TIIE a 28 días más 1.5 puntos con vencimiento al 28 de septiembre del 2024 y c) El 13 de octubre de 2021 se pagan \$1,960,000 liquidando el préstamo que se tenía con BBVA Bancomer, el 15 de octubre de 2021, BBVA México otorga un crédito simple por la cantidad de \$2,000,000 que pueden ser utilizados para gastos corporativos con una vigencia de 7 años, que concluirá el 13 de octubre de 2028, a una tasa de interés anual equivalente a la tasa TIIE a 28 días más un margen aplicable (Ver Nota 10).

El 1 de abril de 2020 Aerostar dispuso de una línea de crédito revolvente de Banco Popular de Puerto Rico por USD\$10,000 (aproximadamente \$239,200) y el 30 de diciembre de 2020 le fue aprobado otro crédito revolvente, con el Banco Popular de Puerto Rico, por USD\$20,000 (aproximadamente \$399,010) con plazo de tres años, y el cual no ha dispuesto a la fecha de estos estados financieros consolidados.

La subsidiaria Airplan obtuvo en 2020 un préstamo de miles de pesos colombianos COP\$11,612,000 (aproximadamente \$67,041), con vencimiento a un año. (Ver Nota 10).

- i. En Asamblea General de Accionistas celebrada el 23 de abril de 2020 los accionistas de la Compañía acordaron delegar en el Consejo de Administración la facultad para decretar y pagar dividendos ordinarios, los cuales fueron aprobados el 29 de junio de 2021 y pagados el 1 de octubre de 2021 (Ver Nota 12).
- j. Airplan incumplió con sus compromisos financieros al 30 de septiembre y al 31 de diciembre de 2020. La Compañía obtuvo, antes del 31 de diciembre de 2020, dispensas a sus obligaciones financieras en el crédito sindicado desde la fecha de medición del tercer trimestre de 2020 y hasta el primer trimestre de 2021. Posteriormente, en 2021 obtuvo por parte de todos los participantes del crédito sindicado, las dispensas que cubren hasta el primer trimestre del 2022, sin embargo, al 31 de diciembre de 2021, la Compañía cumplió sus compromisos financieros. (Ver Notas 10, 18.2 y 18.4).

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

- k. Ingresos. – Durante 2021 en línea con el incremento en el tráfico de pasajeros se tuvo un incremento en los ingresos consolidados excluyendo ingresos por construcción, de 74.4% comparado con el año 2020 el cual presentó reducción en el tráfico de pasajeros y una reducción en los ingresos consolidados, excluyendo ingreso de construcción, de 42.5% comparado con el año terminado el 31 de diciembre 2019. Los ingresos aeronáuticos consolidados presentaron un incremento en 2021 comparado con el año anterior de 73.8% y una disminución en 2020 comparado con el año anterior de 43.6% mientras que los ingresos no aeronáuticos reflejaron un incremento de 75.2% en 2021 y una disminución de 40.6% en 2020 comparado con el año anterior. (Ver Nota 3).
- l. Subvenciones. - En 2020 Aerostar recibió la oferta de subvención de la “*Federal Aviation Administration*” (FAA) bajo la Ley Federal CARES aprobada por el Gobierno de Estados Unidos por un monto total de USD\$33,417 (aproximadamente \$717,590). Durante 2020 la subsidiaria recibió USD\$17,125 (\$367,752 aproximadamente) y durante 2021 la subsidiaria recibió USD\$16,292 (\$333,477 aproximadamente). Al 31 de diciembre de 2021 la Compañía ha solicitado y obtenido la totalidad de los recursos de este programa. (Ver Nota 4.1 y Nota 17.22).

El 18 de febrero de 2021, se recibió la confirmación oficial de la FAA que otorgó a Aerostar la aprobación de la asistencia Federal de acuerdo con la Ley de apropiación suplementaria de respuesta y alivio al coronavirus (CRRSA Act) por un monto total de USD\$10,577 (aproximadamente \$210,574). Durante el año de 2021 la Compañía recibió la cantidad de USD\$983 (\$20,122 aproximadamente), por reembolsos de comprobaciones presentadas a la autoridad, los cuales son presentados neto del gasto o costo correspondiente al 2021. Al 31 de diciembre de 2021 no hay condiciones no cumplidas u otras contingencias relacionadas con estas subvenciones. (Ver Nota 4.1 y Nota 17.22).

El 5 de noviembre de 2021 la FAA, otorgó a la subsidiaria Aerostar una oferta de subvención de rescate aeroportuario de acuerdo con la Ley del Plan de Rescate Estadounidense (Ley ARPA) por un monto total de USD\$35,716 (aproximadamente \$731,106). Al 31 de diciembre de 2021 no hay condiciones no cumplidas u otras contingencias relacionadas con estas subvenciones. Al 31 de diciembre de 2021 la Compañía no ha utilizado estos recursos y no se benefició directamente de ninguna otra forma de asistencia gubernamental. (Ver Nota 17.22).

Nota 2 - Información por segmentos:

La Compañía es una entidad mexicana que fue constituida en abril de 1998, como una entidad de la administración pública federal para administrar, operar, mantener y desarrollar nueve aeropuertos en la región Sureste de México. Los nueve aeropuertos se ubican en las siguientes ciudades: Cancún, Cozumel, Mérida, Huatulco, Oaxaca, Veracruz, Villahermosa, Tapachula y Minatitlán. La Compañía operaba hasta 2020 con dos entidades que proveían servicios administrativos: Servicios Aeroportuarios del Sureste, S. A. de C. V. y RH Asur, S. A. de C. V. Durante 2021 los empleados fueron traspasados al correspondiente aeropuerto en México donde prestan sus servicios. (Ver Nota 4.2).

Adicionalmente el Aeropuerto de Cancún tiene una participación mayoritaria en las siguientes subsidiarias de la Compañía: 100% en Caribbean Logistic, S. A. de C. V. y Cargo RF, S. A. de C. V., empresas prestadoras de servicios de almacenamiento, servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancía de comercio exterior y lo relacionado con el recinto fiscalizado en aeropuertos concesionados a terceros, así como en Cancún Airport Services, S. A. de C. V. de la cual su principal actividad es establecer y operar tiendas, establecimientos y sucursales para la venta de toda clase de productos.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2021 y 2020

Como se menciona en la Nota 1 la Compañía controla mediante su participación accionaria del 60% a Aerostar y 100% a Airplan.

Ver información por segmentos a continuación.

[RESTO DE LA PÁGINA EN BLANCO]

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

Año que terminó el 31 de diciembre de 2021	Cancún	Aerostar (*)	Airplan (**)	Mérida	Villahermosa	Servicios	Otros	Ajustes de consolidación	Total
Ingresos procedentes de contratos con clientes:									
Ingreso aeronáuticos	\$ 4,644,489	\$ 2,027,188	\$ 1,174,762	\$ 467,065	\$ 211,238		\$ 883,857		\$ 9,408,599
Ingresos no aeronáuticos	4,038,222	1,394,346	450,604	129,797	49,410	\$ 1,118,100	167,517	(\$ 1,118,100)	\$ 6,229,896
Ingresos por servicios de construcciones	1210,514	231,301	6,261	795,208	123,936		778,946		\$ 3,146,166
Utilidad de operación	5,406,719	1,526,642	430,817	247,576	95,027	546,457	404,436		\$ 8,657,674
Activos no circulantes	20,142,279	20,330,478	4,526,009	3,220,164	1,246,279	36,791,385	5,754,925	(37,842,891)	\$ 54,168,628
Activos totales	26,169,097	22,988,431	5,556,098	3,562,271	1,456,118	37,190,823	6,750,781	(37,842,891)	\$ 65,830,728
Pasivos totales	7,480,794	8,876,260	3,255,579	30,724	10,020	70,852	245,443		\$ 20,060,672
Mejoras a bienes concesionados									
adquisición de mobiliario y equipo del ejercicio	1,535,850	230,344	4,537	899,603	179,968		826,417		\$ 3,676,719
Amortización y depreciación	(546,795)	(740,075)	(445,236)	(53,733)	(35,601)	(1,677)	(170,225)		(\$ 1,993,342)
Momento de reconocimiento de ingresos									
En un punto el tiempo:									
Ingresos aeronáuticos	4,009,238	1,588,161	1,142,604	429,884	191,766		814,057		\$ 8,175,710
Ingresos no aeronáuticos	687,390	316,942							\$ 1,004,332
Total	\$ 4,696,628	\$ 1,905,103	\$ 1,142,604	\$ 429,884	\$ 191,766		\$ 814,057		\$ 9,180,042
A través del tiempo:									
Ingresos aeronáuticos	635,251	439,027	32,168	37,181	19,472		69,800		\$ 1,232,889
Ingresos no aeronáuticos	3,350,832	1,077,404	450,604	129,797	49,410	1,118,100	167,517	(1,118,100)	\$ 5,225,564
Ingresos por servicios de construcción	1,210,514	231,301	6,261	795,208	123,936		778,946		\$ 3,146,166
Total	\$ 5,196,597	\$ 1,747,732	\$ 489,023	\$ 962,186	\$ 192,818	\$ 1,118,100	\$ 1,016,263	(\$ 1,118,100)	\$ 9,604,619

(*) Subsidiaria localizada en Puerto Rico

(**) Subsidiaria localizada en Colombia

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

Año que terminó el 31 de diciembre de 2020	Cancún	Aerostar (*)	Airplan (**)	Mérida	Villahermosa	Servicios	Otros	Ajustes de consolidación	Total
Ingresos procedentes de contratos con clientes:									
Ingreso aeronáuticos	\$ 2,218,230	\$ 1,808,102	\$ 488,981	\$ 281,659	\$ 132,751		\$ 482,695		\$ 5,412,418
Ingresos no aeronáuticos	2,252,157	740,450	296,961	90,431	42,103	\$ 1,265,920	133,496	(\$ 1,266,291)	\$ 3,555,227
Ingresos por servicios de construcciones	1,855,747	353,686	6,918	728,718	154,155		557,862		\$ 3,657,086
Utilidad de operación	2,079,965	923,518	(242,234)	95,167	40,020	327,631	52,109		\$ 3,276,176
Activos no circulantes	18,899,582	20,229,990	5,604,037	2,426,454	1,097,864	33,164,914	5,029,721	(33,757,400)	\$ 52,695,162
Activos totales	22,406,388	21,630,906	6,090,371	2,913,304	1,345,826	33,834,595	5,947,221	(33,757,400)	\$ 60,411,211
Pasivos totales	5,557,692	8,934,439	3,826,600	49,910	78,198	184,800	86,366		\$ 18,718,005
Mejoras a bienes concesionados y									
adquisición de mobiliario y equipo del ejercicio	1,720,381	400,500	6,918	570,940	118,736		511,085		\$ 3,328,560
Amortización y depreciación	(487,333)	(746,524)	(461,563)	(49,427)	(31,897)	(6,976)	(151,046)		(\$ 1,934,766)
Momento de reconocimiento de ingresos									
En un punto del tiempo:									
Ingresos aeronáuticos	1,888,076	953,715	459,655	254,210	120,688		439,320		\$ 4,115,664
Ingresos no aeronáuticos	319,367	142,135							\$ 461,502
Total	\$ 2,207,443	\$ 1,095,850	\$ 459,655	\$ 254,210	\$ 120,688		\$ 439,320		\$ 4,577,166
A través del tiempo:									
Ingresos aeronáuticos	330,154	854,387	29,326	27,449	12,063		43,375		\$ 1,296,754
Ingresos no aeronáuticos	1,932,790	598,315	296,961	90,431	42,103	1,265,920	133,496	(1,266,291)	\$ 3,093,725
Ingresos por servicios de construcción	1,855,747	353,686	6,918	728,718	154,155		557,862		\$ 3,657,086
Total	\$ 4,118,691	\$ 1,806,388	\$ 333,205	\$ 846,598	\$ 208,321	\$ 1,265,920	\$ 734,733	(\$ 1,266,291)	\$ 8,047,565

(*) Subsidiaria localizada en Puerto Rico

(**) Subsidiaria localizada en Colombia

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

Nota 3 - Ingresos procedentes de contratos de clientes:

3.1) Reconocimiento de ingresos

En los aeropuertos operados por la Compañía se obtienen ingresos de clientes externos, provenientes de la prestación de servicios aeronáuticos a aerolíneas y la prestación de servicios complementarios. Adicionalmente, la Compañía reconoce ingresos de servicios de construcción, los cuales provienen de acuerdos de concesión con entidades gubernamentales.

A continuación, se describen los principales tipos de contratos de prestación de servicios por los que la Compañía obtiene ingresos.

3.1.1) Servicios aeronáuticos

La Compañía opera aeropuertos en tres países (México, Puerto Rico y Colombia), proporcionando múltiples servicios aeronáuticos, por los cuales se identifican principalmente las siguientes obligaciones de desempeño:

- a. Cuotas a pasajeros (Tarifa de Uso de Aeropuerto "TUA"), la cual se calcula con base en el total de pasajeros de salida (distintos de los diplomáticos, infantes y pasajeros en tránsito) que viaja utilizando las terminales aéreas operadas por la Compañía.
- b. Cuotas de aterrizaje, que contempla la prestación de servicios de aterrizaje, uso de pistas, calles de rodaje y uso de bandas.
- c. Plataforma, basado en el tiempo que permanece una aeronave en las terminales a partir de la hora de su aterrizaje.
- d. Cuota por seguridad, se calculará con base en el total de pasajeros de llegada y de salida.
- e. Cuota de inspección de equipaje documentado, se calcula sobre el total de pasajeros de salida.
- f. Cuota por uso de abordadores mecánicos, que consiste en la prestación del servicio de un abordador que conecta una aeronave con la terminal aérea a partir de la hora de su aterrizaje.
- g. Cuota por uso de mostradores para documentación de pasajeros, la aplicación de la tarifa será por posesión de documentación y por periodos de una hora. Después de la primera hora de servicio la tarifa se cobra proporcionalmente por periodos de 30 minutos.

Los ingresos se miden en función de la contraprestación especificada en el sistema de regulación tarifaria a los aeropuertos de cada país para cada obligación de desempeño identificada. En México están regulados por la SCT, en Puerto Rico están sujetos a la regulación de la Administración Federal de Aviación ("*Federal Aviation Administration*" o FAA) y en Colombia están regulados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil).

En su carácter de operador del Aeropuerto LMM, Aerostar celebró un Contrato de Uso con las principales aerolíneas que prestan servicios al Aeropuerto LMM, a las que se les denomina "Aerolíneas Firmantes", con vigencia de 15 años, contados a partir del 27 de febrero de 2013, mismo que puede ser terminado anticipadamente por acuerdo de las partes. Si al concluir la vigencia, no han sido aprobados nuevos contratos de uso, cada uno de los Contratos de Uso vigentes en el momento de la terminación, continuarán siendo vinculantes hasta que sean firmados nuevos contratos de uso.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

Los Contratos de Uso otorgan a Aerostar el derecho a recibir las siguientes contribuciones anuales de las aerolíneas que prestan servicios en el Aeropuerto LMM:

- Por el primer año parcial de vigencia (i.e., el año que concluyó el 31 de diciembre de 2013), la cantidad de USD\$62,000 (aproximadamente \$1,268,966), multiplicada por el número de días de vigencia transcurridos durante dicho año, entre el número de días del año,
- Por los cinco años siguientes de vigencia, la cantidad USD\$62,000 por año, y
- Por los años restantes de vigencia, el total de contribuciones anuales por año anterior, ajustadas por la inflación con base en el Índice de Precios al Consumidor no subyacente de los Estados Unidos. Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 la contribución de las aerolíneas fue de USD\$65,907 (\$1,336,793) y USD\$64,495 (\$1,391,462).

Las cuotas a pasajeros, aterrizaje y de seguridad se reconocen en un punto en el tiempo, una vez que se entrega el manifiesto de salida a la aeronave. Los ingresos asociados a las demás obligaciones de desempeño se reconocen a través del tiempo, considerando, en la medida en que se prestan dichos servicios.

Descuentos

La Compañía puede aplicar descuentos a sus tarifas, siempre que dichos descuentos se apliquen de manera no discriminatoria, de conformidad con las leyes de cada uno de los países en los que opera. Se otorgan descuentos, de conformidad con la política de descuentos establecida de conformidad con las condiciones negociadas con la Cámara Nacional de Autotransportes (CANAERO), efectuando la entrega de los ingresos regulados a los 30 días.

Los ingresos se reconocen netos de los descuentos estimados que se otorgan conforme a las tarifas promulgadas.

El descuento relacionado por pronto pago de ingresos regulados (principalmente TUA) se establece en cada uno de los contratos con las aerolíneas, y se disminuye del ingreso de referencia. Durante los ejercicios de 2021 y 2020 el descuento ascendió a \$88,787 y \$44,561, respectivamente.

Términos de pago

De conformidad con los contratos celebrados con clientes por servicios aeroportuarios, el plazo de crédito es de 30 días, y por servicios complementarios, los días primero de cada mes. Por excepción y con motivo del COVID-19 se realizaron convenios con clientes aeroportuarios en México y Airplan en 2020. En estos convenios se estipula la extensión del plazo de 30 a 180 días, con vigencia hasta el 30 de abril de 2021. Posterior a esa fecha el plazo volvió a ser de 30 días, estipulado en el contrato original. El convenio también incluyó la negociación de las cuentas por cobrar vigentes a la fecha de la firma del convenio, las cuales ascendieron al 31 de diciembre de 2021 a \$4,463, en México mientras que el Airplan fueron liquidadas por los clientes, al 31 de diciembre de 2020 a \$185,140 y \$60,617 en México y Airplan, respectivamente. Este monto está garantizado para cobro por medio de firma de pagarés con los clientes con vencimiento menor a un año.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

3.1.2) Servicios no aeronáuticos

La Compañía genera ingresos procedentes de servicios no aeronáuticos, por los cuales se identifican principalmente las siguientes obligaciones de desempeño:

- a. Cuotas de acceso sobre transportación terrestre no permanente, basado en el número de eventos de acceso que tiene las compañías de transportación operadas por terceros a la terminal para recoger pasajeros.
- b. Estacionamiento de automóviles, cuotas basadas en el tiempo que permanecen los vehículos que ingresan al estacionamiento de público en general.
- c. Ventas al detalle, se reconoce cuando se vende un producto al cliente y el pago del precio de la transacción se realiza de inmediato al momento de la compra de un producto.

Los ingresos procedentes de cuotas de acceso sobre transportación terrestre y ventas de detalle se reconocen en un punto en el tiempo, en la medida en que la obligación de desempeño se satisface y se transfieren los bienes y servicios prometidos, mientras que los ingresos procedentes de estacionamientos se reconocen a través del tiempo.

Contratos por ingresos comerciales

La NIIF 15 debe aplicarse a todos los contratos con los clientes; sin embargo, existen excepciones como son los contratos por arrendamientos comerciales, los cuales se encuentran dentro del alcance de la NIIF 16 "Arrendamientos".

Los ingresos de arrendamiento (actividades no reguladas) se consideran servicios complementarios a la prestación de servicios regulados por lo que no existe infraestructura separada distinta al intangible reconocido según Nota 8; tampoco un derecho de uso a ser contabilizado de manera separada de conformidad con la NIIF 16.

Actualmente, el arrendamiento de espacio en los aeropuertos a aerolíneas y otros arrendatarios comerciales representa la fuente más significativa de los ingresos por servicios no aeronáuticos. Los ingresos por arrendamiento se devengan mensualmente y se determinan aplicando un porcentaje establecido en el contrato de arrendamiento sobre los ingresos por ventas reales de los arrendatarios (participación), o un mínimo acordado.

Las operaciones de arrendatarios comerciales incluyen alquileres de automóviles, ventas de alimentos y bebidas, ventas minoristas y de quioscos, publicidad gráfica, transporte terrestre, operaciones fijas y otros servicios prestados. Los ingresos comerciales se reconocen parcialmente en función de los ingresos de los arrendatarios y se basan parcialmente en rentas mínimas.

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 los ingresos por renta variable fueron de \$3,682,917 y \$1,931,965, respectivamente, y por la parte de renta fija fue de \$653,070 y \$612,509, respectivamente.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

3.1.3) Servicios de construcción

La Compañía como operador de concesiones aeroportuarias está obligado a realizar mejoras a los bienes concesionados. Las obras que se ejecutan dentro del aeropuerto son de conformidad con los planes de desarrollo autorizados por los reguladores. Los ingresos por servicios de construcción son reconocidos conforme a los avances de obra, presentados por los contratistas, y aprobados por el regulador cuando menos de forma anual. Las mejoras desarrolladas se esperan complementen la infraestructura aeroportuaria operada por el Grupo. La NIIF 15 establece que, durante el periodo de construcción de la infraestructura relacionada con las concesiones recibidas, estas deberán presentarse como un “activo de contrato” dentro del estado de situación financiera. Véase Nota 8.

Los servicios de construcción realizados por el Grupo no le dan derecho a una contraprestación en efectivo directamente, sino que recibe un derecho intangible a cargar a los usuarios por los servicios aeroportuarios en las terminales, durante el periodo de concesión. El ingreso por los servicios de construcción es medido al valor razonable de los servicios prestados, que incrementan el valor del activo intangible, adicionado de los costos de financiamiento capitalizables.

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 los ingresos por servicios de construcción en México fueron de \$2,908,604 y \$3,296,482, en Aerostar fueron de \$231,301 y \$353,686 y en Airplan \$6,261 y \$6,918, respectivamente.

3.1.4) Ley de Aeropuertos y su Reglamento

México

Bajo la Ley de Aeropuertos y su Reglamento en México, los ingresos de la Compañía se clasifican en Servicios regulados y Servicios no regulados. Los Servicios regulados son los servicios aeronáuticos consistentes principalmente en el uso de pistas, calles de rodaje y plataformas para aterrizajes y salidas, estacionamiento de aeronaves, el uso de abordadores mecánicos, servicios de seguridad, ingresos por cuotas de acceso cobradas a terceros que prestan servicios complementarios, hangares, así como el uso en general de las terminales y otra infraestructura por las aeronaves, pasajeros y carga, incluyendo la renta de espacio esencial para la operación de aerolíneas y proveedores de servicios complementarios. Los Servicios no regulados consisten principalmente en servicios complementarios como servicios de rampa y manejo de equipaje y carga, alimentación, mantenimiento y reparación, estacionamientos de automóviles y actividades relacionadas que dan soporte a las líneas aéreas.

La regulación tarifaria a la que está sujeta la Compañía prevé que las siguientes fuentes de ingreso están reguladas:

- Ingresos por servicios aeroportuarios (según se definen en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento), distintos al estacionamiento de automóviles, y
- Tarifas de acceso cobradas a terceros que presten servicios complementarios, distintas de aquellas relacionadas con el establecimiento de oficinas administrativas que la SCT determine como no esenciales.

Los servicios no regulados consisten en servicios comerciales que son considerados como no esenciales para la operación de un aeropuerto, tal como la renta de espacios a comercios, restaurantes y bancos. Las cuotas de acceso y los ingresos por otros servicios se reconocen cuando se prestan los servicios.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

A continuación, se muestran los ingresos de la Compañía al 31 de diciembre de 2021 y de 2020, utilizando la clasificación establecida en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, en función a las obligaciones de desempeño establecidas de conformidad con la NIIF 15.

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2021	2020
Servicios regulados:		
Servicios aeroportuarios por ingresos procedentes de contratos con clientes:		
Cuotas a pasajeros	\$ 6,767,394	\$ 3,476,804
Cuotas de aterrizaje	1,075,198	983,173
Plataforma	592,671	395,432
Servicios de seguridad	88,758	46,553
Inspección equipaje documentado	251,956	140,502
Uso de abordadores	562,192	333,134
Mostradores temporales	20,187	9,383
Otros servicios aeroportuarios	336,284	252,777
Total servicios regulados ^(*)	<u>\$ 9,694,640</u>	<u>\$ 5,637,758</u>
Servicios no regulados:		
Servicios no regulados por ingresos procedentes de contratos con clientes:		
Ventas al detalle	\$ 1,004,332	\$ 461,502
Cuotas de acceso sobre transportación terrestre no permanente	59,625	29,967
Estacionamiento de automóviles	316,356	171,193
Otros servicios	187,273	122,751
	<u>1,567,586</u>	<u>785,413</u>
Servicios comerciales	<u>4,376,269</u>	<u>2,544,474</u>
Total servicios no regulados ^(**)	<u>5,943,855</u>	<u>3,329,887</u>
Servicios de construcción	<u>3,146,166</u>	<u>3,657,086</u>
Total	<u>\$ 18,784,661</u>	<u>\$ 12,624,731</u>

(*) Se incluyen ingresos regulados de México por \$6,492,691 y \$3,340,674 por los ejercicios de 2021 y 2020, respectivamente, de Aerostar por \$2,027,188 y \$1,808,102, por los ejercicios de 2021 y 2020, respectivamente, y de Airplan por \$1,174,761 y \$488,982, por los ejercicios 2021 y 2020, respectivamente.

(**) Este renglón dentro del estado de resultados consolidado (servicios no aeronáuticos) incluye los conceptos de servicios complementarios y aeroportuarios que en la suma asciende a \$286,042 y \$225,340, por los ejercicios de 2021 y 2020, respectivamente.

Puerto Rico

De conformidad con el Acuerdo entre la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico y Aerostar, los ingresos de Aerostar se clasifican en servicios regulados y servicios no regulados. Véanse Notas 3.1.1 y 3.1.2.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

Colombia

Bajo la resolución 4530 regulación de la Aeronáutica Civil en Colombia, los ingresos de Airplan se clasifican en servicios regulados y servicios no regulados. Véanse Notas 3.1.1 y 3.1.2.

La siguiente tabla muestra los ingresos por arrendamiento de locales por tipo de actividades comerciales para los años indicados:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2021	2020
Ingresos comerciales:		
Tiendas Duty Free	\$ 1,746,097	\$ 991,833
Alimentos y bebidas	823,883	449,340
Publicidad	129,589	92,683
Renta de autos	953,085	485,725
Bancos y casas de cambio	107,228	72,563
Teleservicios	17,539	15,174
Transporte terrestre	95,690	49,721
Otros servicios	503,158	387,435
Total de ingresos por servicios comerciales	<u>\$ 4,376,269</u>	<u>\$ 2,544,474</u>

En el ejercicio de 2021 los ingresos han incrementado ante la recuperación de tráfico de pasajeros después de su disminución en el año 2020 por el impacto de COVID-19 que ha afectado la industria de viajes y en algunas partes del mundo los gobiernos han introducido prohibiciones y restricciones de viaje. Como resultado, el tráfico de pasajeros en México, Aerostar y Airplan comenzó a disminuir en la segunda mitad de marzo de 2020, repercutiendo en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

A continuación, se muestra el tráfico de pasajeros, en miles, domésticos e internacionales por los años 2021 y 2020:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2021	2020
Tráfico de pasajeros domésticos:		
México	15,057	9,246
Aerostar	9,139	4,548
Airplan	8,984	3,625
Total pasajeros domésticos	<u>33,180</u>	<u>17,419</u>
Tráfico de pasajeros internacionales:		
México	14,081	7,283
Aerostar	545	298
Airplan	1,546	590
Total pasajeros internacionales	<u>16,172</u>	<u>8,171</u>
Total pasajeros	<u>49,352</u>	<u>25,590</u>

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

A continuación, se muestran el incremento en los ingresos por la recuperación de tráfico de pasajeros en el año 2021, así como los efectos que tuvo la disminución del tráfico de pasajeros en 2020 como consecuencia del COVID-19 en los ingresos por país, sin considerar el ingreso por construcción el cual no depende directamente del tráfico de pasajeros:

	Año que terminó el 31 de diciembre de		Cambio % respecto 2020
	2021	2020	
Ingresos aeronáuticos			
México	\$ 6,206,649	\$ 3,115,335	99.2
Aerostar	2,027,188	1,808,102	12.1
Airplan	1,174,762	488,981	140.2
Total ingresos aeronáuticos	\$ 9,408,599	\$ 5,412,418	73.8
Ingresos no aeronáuticos			
México	\$ 4,384,946	\$ 2,517,816	74.2
Aerostar	1,394,346	740,450	88.3
Airplan	450,604	296,961	51.7
Total ingresos no aeronáuticos	\$ 6,229,896	\$ 3,555,227	75.2
Total ingresos sin ingreso por construcción	\$ 15,638,495	\$ 8,967,645	74.4

A continuación, se muestran las estimaciones de los ingresos futuros en los siguientes años provenientes de arrendamientos operativos no cancelables considerando los contratos comerciales de renta mínima.

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2021	2020
2021		\$ 2,515,572
2022	\$ 3,684,803	2,315,111
2023	3,415,663	2,184,496
2024	2,962,391	1,943,444
2025	2,821,799	1,857,885
2026 a 2030	3,744,756	2,380,113
Total	\$ 16,629,413	\$ 13,196,621

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2021 y 2020

Nota 4 - Costos y gastos por naturaleza:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2021	2020
Beneficios a corto plazo	\$ 1,167,302	\$ 1,039,883
Energía eléctrica	419,909	382,026
Mantenimiento y conservación	611,274	447,884
Honorarios profesionales	225,321	251,621
Seguros y fianzas	227,342	127,750
Servicio de vigilancia	294,807	275,206
Servicio de limpieza	209,447	207,599
Asistencia técnica (Nota 14.4)	391,698	175,615
Derecho de uso de activos concesionados (DUAC) ⁽¹⁾	948,062	535,379
Amortización y depreciación de activo intangible y mobiliario y equipo	1,993,342	1,934,766
Consumo de artículos comerciales	333,192	169,298
Servicios de construcción (Nota 3.1.3)	3,146,166	3,657,086
Participación de los trabajadores en las utilidades causado	84,670	3,115
Beneficios por terminación (Nota 17.17)	2,866	2,382
Deterioro de cuentas por cobrar (Nota 6)	9,331	154,417
Otros	62,258	143,409
Total de costos de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, costo de servicios de construcción y gastos de administración	<u>\$ 10,126,987</u>	<u>\$ 9,507,436</u>

(1) Por los ejercicios de 2021 y 2020 \$476,536 y \$254,337, respectivamente, corresponden a la contraprestación por las concesiones en México, dicha contraprestación es equivalente al 5% de los ingresos brutos de cada una de las concesiones, por su parte \$308,638 y \$149,602, respectivamente, corresponden a la contraprestación de la concesión Airplan al 19% de los ingresos brutos, y por \$162,888 y \$131,440, respectivamente, corresponden por la contraprestación de la concesión de Aerostar al 5% de los ingresos brutos del aeropuerto.

4.1) Subvenciones – Aerostar

CARES Act

El 12 de mayo de 2020, el Gobierno de Estados Unidos a través de la FAA otorgó a la subsidiaria Aerostar una oferta de subvención de ayuda y seguridad económica contra el COVID-19 (CARES Act) por un monto total de USD\$33,417 (aproximadamente \$717,590), sin ningún costo, los cuales pueden ser acreditados por la Compañía dentro de un periodo de 4 años y pueden ser utilizados para cualquier propósito para el cual los ingresos del aeropuerto puedan utilizarse legalmente, excepto por nuevos proyectos de desarrollo aeroportuario. Los fondos serán recibidos por medio de reembolsos una vez presentada la comprobación del gasto incurrido ante la FAA a través de los medios establecidos y los cuales deben incluir detalles suficientes para permitir la verificación del cumplimiento de la política de uso de la subvención. Recibido el reembolso de los gastos comprobados la compañía descuenta dentro del mismo periodo los gastos comprobados relacionados, ya que no existe posibilidad de devolución a la

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

autoridad. Al 31 de diciembre de 2020 no hay condiciones no cumplidas u otras contingencias relacionadas con estas subvenciones. La Compañía no se benefició directamente de ninguna otra forma de asistencia gubernamental.

Durante el año de 2020 la Compañía recibió la cantidad de USD\$17,125 (\$367,752 aproximadamente), por reembolsos de comprobaciones presentadas a la autoridad, de los cuales \$339,681 son presentados neto del gasto o costo correspondiente al 31 de diciembre de 2020. Los conceptos con los que se relacionan son: Beneficios a corto plazo \$165,894; amortización de Seguros y fianzas \$142,274; Otros \$23,650, el cual comprende servicios de alcantarillado, disposición de basura, entre otros y Mantenimiento y conservación \$7,863. Los pagos anticipados por Seguros y fianzas son deducidos del estado de situación financiera, de acuerdo con la política contable.

Durante el año de 2021 la Compañía recibió la cantidad de USD\$16,292 (\$333,477 aproximadamente), relativos al complemento del CARES Act, por reembolsos de comprobaciones presentadas a la autoridad, agotando de esta forma los recursos del primer programa de ayuda CARES Act por USD\$33,417, los cuales son presentados neto del gasto o costo correspondiente al 31 de diciembre de 2021. Los conceptos con los que se relacionan son: Beneficios a corto plazo \$165,489; amortización de Seguros y fianzas \$31,909; Otros \$95,118, el cual comprende servicios de alcantarillado, disposición de basura, entre otros y Mantenimiento y conservación \$40,961. Los pagos anticipados por Seguros y fianzas son deducidos del estado de situación financiera, de acuerdo con la política contable.

CRRSA Act

El 18 de febrero de 2021, se recibió la confirmación oficial de la FAA que otorgó a Aerostar la aprobación de esta asistencia Federal de acuerdo a la Ley de apropiación suplementaria de respuesta y alivio al coronavirus (CRRSA Act) por un monto total de USD\$10,577 (aproximadamente \$210,574), sin ningún costo, los cuales pueden ser acreditados por la Compañía dentro de un periodo de 4 años y pueden ser utilizados para costos relacionados con operaciones: personal, servicios de limpieza, sanitización e incluso para reemplazo de equipo estrictamente relacionada con la operación del Aeropuerto, adicionalmente puede destinarse para el pago de deuda. Los fondos serán recibidos por medio de reembolsos una vez presentada la comprobación del gasto incurrido ante la FAA a través de los medios establecidos y los cuales deben incluir detalles suficientes para permitir la verificación del cumplimiento de la política de uso de la subvención. Durante el año de 2021 la Compañía recibió la cantidad de USD\$983 (\$20,122 aproximadamente), por reembolsos de comprobaciones presentadas a la autoridad, los cuales son presentados neto del gasto o costo correspondiente al 31 de diciembre de 2021. Los conceptos con los que se relacionan son: Otros \$20,122. Al 31 de diciembre de 2021 no hay condiciones no cumplidas u otras contingencias relacionadas con estas subvenciones.

Ley ARPA

El 5 de noviembre de 2021 la Administración Federal de Aviación, otorgó a la subsidiaria Aerostar una oferta de subvención de rescate aeroportuario de acuerdo con la Ley del Plan de Rescate Estadounidense (Ley ARPA) por un monto total de USD\$35,716 (aproximadamente \$731,106), sin ningún costo, por un periodo de 4 años y pueden ser utilizados para financiamiento para los costos relacionados con las operaciones del personal, limpieza, desinfección, e incluso pago de servicio de deuda. Al 31 de diciembre de 2021 no hay condiciones no cumplidas u otras contingencias relacionadas con estas subvenciones. Al 31 de diciembre de 2021 la Compañía no ha utilizado estos recursos y no se benefició directamente de ninguna otra forma de asistencia gubernamental. (Ver Nota 17.22).

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2021 y 2020

4.2) Reforma de subcontratación laboral en México

El 23 de abril de 2021, se publicaron diversas disposiciones en la Ley Federal del Trabajo, Ley del Seguro Social, Ley del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores, Código Fiscal de la Federación, Ley del Impuesto Sobre la Renta y Ley del impuesto al Valor Agregado con objeto de regular la subcontratación de personal.

En términos generales, los principales aspectos son: a) prohibir la subcontratación de personal, b) incorporar reglas a la legislación actual que permitan a las personas morales y físicas contratar únicamente servicios especializados o de ejecución de obras especializadas, siempre que no formen parte del objeto social ni de la actividad económica preponderante del beneficiario de los mismos, c) establecer montos máximos para el pago de la PTU, y d) creación del Registro de Prestadoras de Servicios Especializados y Obras Especializadas (REPSE) de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS).

Estas reformas entraron en vigor al día siguiente de su publicación, excepto lo referente a las obligaciones señaladas en materia fiscal las cuales entraron en vigor el 1 de agosto de 2021 y las de la reglamentaria del Apartado B), de la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado que entrarán en vigor en el ejercicio 2022.

La Compañía llevó a cabo un análisis sobre la aplicación de estas nuevas disposiciones y no tuvo un impacto material en los estados financieros consolidados.

Nota 5 - Efectivo y equivalentes de efectivo:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2021	2020
Efectivo en bancos y caja	\$ 6,589,294	\$ 3,514,293
Inversiones a corto plazo	2,180,768	1,678,335
Total efectivo y equivalentes de efectivo	<u>\$ 8,770,062</u>	<u>\$ 5,192,628</u>

5.1) Efectivo y equivalentes de efectivo restringido

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 el efectivo y equivalentes de efectivo incluye los montos recaudados por Aerostar por el concepto de "Passenger Facility Charge" (PFC), los cuales están restringidos a ser utilizados para fundear proyectos de inversión en infraestructura aeroportuaria que previamente autorice la FAA por \$123,081 y \$5,055. Véanse Notas 15.e y 17.6.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2021 y 2020

Nota 6 - Cuentas por cobrar - Neto:

6.1) Cuentas por cobrar:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2021	2020
Clientes	\$ 2,191,439	\$ 1,458,653
Menos: Estimación por deterioro	(317,664)	(346,183)
	<u>1,873,775</u>	<u>1,112,470</u>
Documentos por cobrar a clientes	4,463	245,757
Total cuentas por cobrar	<u>\$ 1,878,238</u>	<u>\$ 1,358,227</u>

La expectativa de cobro de la cuenta por cobrar a corto plazo es de un mes en relación con la fecha de reporte. En respuesta al COVID-19, la Compañía realizó revisiones frecuentes de los vencimientos de clientes en cada uno de los países en los que opera. Esta expectativa no ha sido modificada, de acuerdo con los análisis realizados por la compañía como consecuencia del COVID-19, en la cual consideró factores que pudieran influir en dicha expectativa. En 2020, se firmaron convenios, con garantías de cobro, con aquellos clientes que externaron dificultades durante año y se extendió el plazo para estos clientes en específico por un periodo no mayor a un año. (Ver Nota 6.2).

Las cuentas por cobrar están representadas principalmente por la TUA pagada por cada pasajero (distintos de los diplomáticos, infantes y pasajeros en tránsito) que viaja utilizando las terminales aéreas operadas por la Compañía. El saldo al 31 de diciembre de 2021 y 2020 por este concepto ascendió a \$1,139,818 y \$547,810, respectivamente.

6.2) Documentos por cobrar a clientes

Como consecuencia del COVID-19 que ha afectado la industria de viajes y en algunas partes del mundo los gobiernos han introducido prohibiciones y restricciones de viaje, ocasionando un descenso en el tráfico de pasajeros en el año 2020. La Compañía ha acordado con varios clientes, cuyo ingreso se deriva de servicios aeroportuarios en apoyo a la recesión económica causada por el COVID-19, la negociación de extender los plazos de cobro de 30 a 180 días garantizados desde el inicio del convenio mediante la firma de pagarés, estableciendo pagos mensuales y con vencimiento a un plazo no mayor de un año. Este convenio fue acordado, con los clientes por única ocasión en 2020, como consecuencia del COVID-19, y no representa cambio de política ni sustituye el contrato original acordado. Los vencimientos de estos clientes regresaron a 30 días una vez concluido el convenio a partir del segundo trimestre de 2021. Estos documentos son agrupados dentro de la línea de Clientes ya que representan cuentas por cobrar a clientes provenientes de operaciones aeroportuarias prestadas y las cuales fueron intercambiadas por un documento pagaré como garantía de cobro desde la firma del convenio la cual podrá ser aplicado en caso de cualquier mora. Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 el saldo de la cuenta de documentos por cobrar a clientes celebrados por México asciende a \$4,463 y \$185,140, respectivamente, y por Airplan al 31 de diciembre de 2020 asciende a \$60,617 los cuales fueron liquidados en 2021 por los clientes no presentando saldo al 31 de diciembre 2021.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

Los documentos tienen las siguientes características:

México. - Vencimiento no mayor a un año estipulando una tasa de interés de Certificados de la Tesorería de la Federación (Cetes) más 7 puntos por 1.5, los intereses devengados en el periodo no son significativos.

Airplan. - Vencimiento menor a un año y una tasa de interés de Depósito Término Fijo (DTF) más cuatro puntos, los intereses devengados en el periodo no son significativos.

Estos documentos por cobrar fueron sometidos a pruebas y análisis de deterioro, considerando apropiado agruparlo en una misma categoría de riesgo. Considerando factores prospectivos de los clientes con los que se tienen documentos por cobrar, no se identificaron pérdidas esperadas relacionados a estos documentos cobrar.

6.3) Deterioro de cuentas por cobrar:

Después de la evaluación realizada por la Compañía con respecto a sus clientes la Compañía disminuyó en 2021 la reserva de deterioro de cuentas por cobrar consolidado en \$28,519 en 2020 la Compañía incrementó la reserva de deterioro de cuentas por cobrar consolidado en \$154,417.

Al 31 de diciembre de 2021 el saldo total de cuentas por cobrar no deterioradas asciende a \$1,487,553 (\$474,854 al 31 de diciembre de 2020). Estas cuentas se refieren a clientes que no tienen una historia reciente de incumplimiento, los cuales cuentan con un historial positivo amplio con la compañía y no se identificó un incremento en el nivel de riesgo crediticio en nuestras evaluaciones prospectivas realizadas.

En México, se registraron a la estimación por deterioro de cuentas por cobrar en el año de 2021 y 2020 de \$9,331 y \$70,470, respectivamente. El saldo en 2020 está representado principalmente por un cliente aeroportuario, quién durante el año de 2020 cesó sus operaciones con un valor de \$65,452, por el total de la cuenta por cobrar a ese cliente. Se prevé que las rutas y frecuencias que operaba este cliente, de y hacia nuestros aeropuertos en México sean cubiertas por otras aerolíneas, durante los próximos años y conforme se restablezcan los niveles de tráfico de pasajeros. Si bien las operaciones han incrementado durante el año de 2021 respecto a la disminución durante el año de 2020 en los aeropuertos en México, de acuerdo con los análisis de la Compañía, no se presenta riesgo incremental operacional ni aumento en el riesgo de crédito de las cuentas por cobrar. Las dificultades que atraviesa la industria aeronáutica como consecuencia del COVID-19, trajo como consecuencia que algunos de nuestros clientes aeroportuarios se encuentren en procesos de reestructuras financieras, sin embargo no han caído en incumplimiento de pagos y al 31 de diciembre de 2021 y 2020 de acuerdo con nuestros análisis no se esperan incumplimientos futuros, debido a que han podido acceder a financiamiento y a apoyos económicos gubernamentales en el caso de las aerolíneas internacionales que les permitirá seguir cumpliendo con sus compromisos financieros. La Compañía monitorea el comportamiento de las cuentas por cobrar y toma medidas al respecto, facultado, en su caso, de impedir el servicio a sus clientes, de encontrar situaciones fuera de lo establecido en su política de vencimientos mayores a 30 días, lo que mantiene el nivel de exposición de riesgo bajo.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

En Aerostar, se registraron aplicaciones a la estimación por deterioro de cuentas por cobrar en el año 2021 por \$36,275 y en 2020 incremento de \$50,842, representado principalmente por aerolíneas internacionales que de acuerdo con el análisis de la Compañía y a la incertidumbre actual es probable el cese de algunas operaciones internacionales recurrentes en el Aeropuerto LMM ocasionado por el descenso en el tráfico de pasajeros internacionales, viajando directamente al Aeropuerto LMM. La mezcla de pasajeros en este aeropuerto se compone principalmente de tráfico doméstico. En 2021 y 2020 el tráfico doméstico representó 94% y 80%, respectivamente. Las aerolíneas nacionales en Estados Unidos se beneficiaron de las subvenciones otorgadas por el gobierno. Como parte de la Ley de Ayuda, Alivio y Seguridad Económica para el Coronavirus (CARES). La Compañía espera que las aerolíneas nacionales utilicen los fondos de la Ley CARES para cumplir sus responsabilidades operativas, incluidas las cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2021 y 2020. Las aerolíneas internacionales no se benefician de la asistencia del gobierno de sus respectivos países y, por lo tanto, en conjunto con los otros factores descritos, la evaluación de la Compañía es que el cobro podría estar en riesgo.

En Airplan, se registraron aplicaciones a la estimación por deterioro de cuentas por cobrar en el año de 2021 por \$1,575 y en 2020 un incremento de \$33,105. Derivado de los cierres temporales de terminales en el año 2020 las cuentas por cobrar en la subsidiaria se redujeron significativamente. De acuerdo con los análisis realizados por la Compañía, no se prevé nuevos cierres que pudiera suponer un riesgo incremental en las operaciones propias y de los clientes. Por las dificultades que atraviesa la industria área como consecuencia del COVID-19, algunos de nuestros clientes aeroportuarios atraviesan por procesos de reestructuras financieras al 31 de diciembre de 2021 y 2020. De acuerdo con nuestros análisis no se esperan incumplimientos futuros significativos debido a que estos clientes han podido acceder a planes de refinanciamientos y posibles apoyos gubernamentales del gobierno colombiano. La Compañía monitorea el comportamiento de las cuentas por cobrar y toma medidas al respecto, facultado, en su caso, de impedir el servicio a sus clientes, de encontrar situaciones fuera de lo establecido en su política de vencimientos mayores a 30 días, lo que mantiene el nivel de exposición de riesgo bajo.

Los movimientos de la estimación por deterioro de cuentas por cobrar se muestran a continuación:

Estimación por deterioro de cuentas por cobrar al 1 de enero de 2020	\$ 191,766
Incremento a la estimación de México	70,470
Incremento a la estimación de Aerostar	50,842
Incremento a la estimación de Airplan	33,105
Estimación por deterioro de cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2020	<u>346,183</u>
Incremento a la estimación de México	9,331
Aplicación a la estimación de Aerostar	(36,275)
Aplicación a la estimación Airplan	<u>(1,575)</u>
Estimación por deterioro de cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2021	<u>\$ 317,664</u>

La constitución de la provisión por deterioro de cuentas por cobrar se ha registrado en la cuenta de resultados en el rubro de costo de servicios y los importes cargados a la provisión son dados de baja de la cuenta por cobrar cuando no hay expectativa de su recuperación.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

Para medir las pérdidas crediticias esperadas, las cuentas por cobrar y los activos por contratos se han agrupado en función de las características de riesgo de crédito compartidas y los días vencidos. La Compañía no posee activos por contrato relevantes al 1 de enero y 31 de diciembre de 2021 y 2020.

Las tasas de pérdida esperada se basan en los perfiles de pago de las ventas en un periodo de 12 meses antes del 31 de diciembre de 2021 o 1 de enero de 2021, respectivamente, y las pérdidas crediticias históricas correspondientes experimentadas dentro de este periodo. Las tasas de pérdidas históricas se ajustan para reflejar la información actual y prospectiva de factores macroeconómicos que afectan la capacidad de los clientes para liquidar las cuentas por cobrar. La Compañía ha identificado que la situación económica de los países puede afectar de manera adversa la industria del transporte, además de los costos para cumplir la regulación en materia de aviación y las presiones sindicales para las aerolíneas, como los factores más relevantes y, en consecuencia, ajusta las tasas de pérdidas históricas en función de los cambios esperados en estos factores.

Sobre esta base, la provisión para pérdidas al 31 de diciembre de 2021 y al 31 de diciembre de 2020 se determinó de la siguiente manera tanto para las cuentas por cobrar como para los activos por contratos:

<u>Tasas de pérdida esperadas 2021</u>	<u>Por vencer</u>	<u>De 1 a 90</u>	<u>De 91 a 180</u>	<u>De 181 a 365</u>	<u>Más de 365</u>	
México	0.00%	0.02%	19.20%	100.00%	100.00%	
Aerostar	5.40%	5.10%	43.70%	87.50%	100.00%	
Airplan	0.83%	0.83%	0.83%	100.00%	100.00%	
						Total estimación
<u>31 de diciembre de 2021</u>	<u>Por vencer</u>	<u>De 1 a 90</u>	<u>De 91 a 180</u>	<u>De 181 a 365</u>	<u>Más de 365</u>	<u>al 31/12/21</u>
Cuentas por cobrar México	\$ 1,487,553	\$ 44,571	\$ 6,429	\$ 78,432	\$ 129,056	
Provisión de pérdida México		9	1,234	78,432	129,056	\$ 208,731
Cuentas por cobrar Aerostar	140,588	98,868	63,952	772	10,734	
Provisión de pérdida Aerostar	7,657	5,042	27,947	676	10,734	52,056
Cuentas por cobrar Airplan		82,638	561	22,807	24,478	
Provisión de pérdida Airplan		9,030	561	22,807	24,478	56,877
Total estimación						<u>\$ 317,664</u>

<u>Tasas de pérdida esperadas 2020</u>	<u>Por vencer</u>	<u>De 1 a 90</u>	<u>De 91 a 180</u>	<u>De 181 a 365</u>	<u>Más de 365</u>	
México	0.00%	0.02%	19.20%	100.00%	100.00%	
Aerostar	5.40%	5.10%	43.70%	87.50%	100.00%	
Airplan	0.83%	0.83%	0.83%	100.00%	100.00%	
						Total estimación
<u>31 de diciembre de 2020</u>	<u>Por vencer</u>	<u>De 1 a 90</u>	<u>De 91 a 180</u>	<u>De 181 a 365</u>	<u>Más de 365</u>	<u>al 31/12/20</u>
Cuentas por cobrar México	\$ 474,854	\$ 59,819	\$ 14,292	\$ 66,816	\$ 129,056	
Provisión de pérdida México		784	2,744	66,816	129,056	\$ 199,400
Cuentas por cobrar Aerostar	444,515	60,421	3,702	4,896	55,360	
Provisión de pérdida Aerostar	23,984	3,084	1,619	4,284	55,360	88,331
Cuentas por cobrar Airplan		73,865	1,610	37,214	32,233	
Provisión de pérdida Airplan		516	110	25,593	32,233	58,452
Total estimación						<u>\$ 346,183</u>

El Grupo limita su exposición al riesgo crediticio de cuentas por cobrar estableciendo un plazo máximo de pago de 30 días para clientes. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2021, de las cuentas por cobrar vencidas no deterioradas dentro del rango de 1 a 90 días es de \$211,995 (\$189,721 en 2020). El monto total de todas las cuentas por cobrar vencidas no deterioradas dentro del rango de 1 a más de 365 días, al 31 de diciembre de 2021 es de \$253,291 (\$217,085 en 2020).

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2021 y 2020

Nota 7 - Terreno, mobiliario y equipo, Neto:

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 el terreno, mobiliario y equipo se integran como sigue:

	<u>1/1/2021</u>	<u>Efecto de conversión</u>	<u>Adiciones</u>	<u>Bajas</u>	<u>12/31/2021</u>
Terreno	\$ 302,323	\$ (35)		\$ (302,049)	\$ 239
Mobiliario y equipo	117,062	131	\$ 6,201	(2,029)	121,365
Maquinaria y equipo	143,618	3,916	11,515		159,049
Equipo de cómputo	71,571	2,303	12,806		86,680
Equipo de transporte	33,269	917	1,882		36,068
Mejoras a locales arrendados	63,450	1,943	19,268	(1,173)	83,488
Depreciación acumulada	(226,908)	757	(78,053)	1,905	(302,299)
	<u>\$ 504,385</u>	<u>\$ 9,932</u>	<u>(\$ 26,381)</u>	<u>(\$ 303,346)</u>	<u>\$ 184,590</u>

	<u>1/1/2020</u>	<u>Efecto de conversión</u>	<u>Adiciones</u>	<u>Bajas</u>	<u>12/31/2020</u>
Terreno	\$ 302,323				\$ 302,323
Mobiliario y equipo	110,620	\$ 515	\$ 5,927		117,062
Maquinaria y equipo	106,843	4,013	32,762		143,618
Equipo de cómputo	52,973	931	17,667		71,571
Equipo de transporte	30,318	1,420	1,531		33,269
Mejoras a locales arrendados	59,158	569	3,723		63,450
Depreciación acumulada	(141,612)	(401)	(84,895)		(226,908)
	<u>\$ 520,623</u>	<u>\$ 7,047</u>	<u>(\$ 23,285)</u>		<u>\$ 504,385</u>

El gasto por depreciación de 2021 consolidado fue de \$78,053 (\$84,895 en 2020), incluye la depreciación de Aerostar por \$66,930 y \$72,474, por los ejercicios de 2021 y 2020, respectivamente y la depreciación de Airplan por \$909 y \$1,834, por los ejercicios de 2021 y 2020, respectivamente, y el cual ha sido cargado en costos de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, y gastos de administración.

El gasto por depreciación de 2021 y 2020 por los Derechos de uso de activos por arrendamiento consolidada fue de \$6,467y \$6,689, respectivamente, aplicable en México, no hubo reconocimiento de Derechos de activos por arrendamiento en Aerostar y Airplan.

Durante el segundo trimestre de 2021 FONATUR liquidó a la Compañía \$286,283 por el acuerdo de terminación del contrato de compraventa del terreno en Huatulco, importe que fue el precio que pagó la Compañía inicialmente por el terreno. Ver Nota 15c.

7.1.) Derechos de uso de activos por arrendamiento

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, los activos por derecho de uso asociados a los arrendamientos de propiedad ascienden a \$18,879 y \$9,513 y el pasivo asociado asciende aproximadamente a \$24,510 y \$17,236, respectivamente, los cuales no son significativos.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

El pasivo por arrendamiento se mide al valor presente de los pagos de arrendamiento restantes, descontados utilizando la tasa de financiamiento del arrendatario. La tasa de financiamiento promedio ponderada del arrendatario aplicada a los pasivos por arrendamiento al 1 de enero de 2021 fue 9.2% y 9.7% por los nuevos contratos celebrados durante el ejercicio 2021.

La Compañía tiene celebrado un contrato de arrendamiento de las oficinas corporativas, y vehículos utilitarios. Los términos generales de los contratos de arrendamientos se muestran a continuación:

Oficinas corporativas en México:

Contrato individual que estipula: i) vigencia de 5 años; ii) estipula pagos mensuales por concepto de renta de USD\$28 (aproximadamente \$573); iii) establece un depósito en garantía de dos meses de renta; iv) la renta base mensual se incrementará anualmente a partir de que se cumpla el primer aniversario de la fecha de inicio, conforme al incremento del Índice Nacional de Precios al Consumidor en Estados Unidos, y v) en el caso de incumplimiento en los pagos del principal devengará intereses moratorios equivalente a la tasa más reciente de intereses en US dólares, publicada por el Wall Street Journal con el Prime Rate en US dólares más diez puntos.

Arrendamiento de vehículos utilitarios en México:

Contrato marco del que se desprenden contratos individuales por vehículo que estipula: i) plazo forzoso de 48 meses; ii) pagos fijos mensuales y una renta extraordinaria pagadera por una sola vez en el primer mes; iii) establece un valor de rescate a liquidar al término del plazo forzoso; iv) el arrendatario tendrá el derecho preferente de adquirir el activo subyacente al término del plazo del contrato, y v) en caso de incumplimiento en los pagos del principal se devengará intereses moratorios del 3% mensual.

Los contratos de arrendamiento y contratos de servicios por los que se identificaron activos en arrendamiento de conformidad con la NIIF 16 no fueron significativos para la Compañía y se reconocieron dentro de Terreno, mobiliario y equipo, neto. Ver Nota 17.8.

Nota 8 - Activos intangibles, concesiones aeroportuarias y crédito mercantil, Neto:

A continuación, se muestra el movimiento de los activos intangibles derivados de las concesiones aeroportuarias durante los periodos presentados en los estados financieros consolidados:

	1/1/2021	Efecto de conversión	Adiciones (*)	Trasposos	12/31/2021
Concesiones (Reguladas)	\$ 52,685,526	(\$ 284,573)	\$ 219,336	\$ 2,113,556	\$ 54,733,845
Activos de contratos	3,704,065	8,403	3,146,143	(2,113,556)	4,745,055
Anticipo a contratistas	431,805	(104)	278,496		710,197
Licencias y ODC	364,727		27,685		392,412
Derechos Comerciales (No reguladas)	6,490,236	182,071			6,672,307
Crédito mercantil	2,567,365	35,877			2,603,242
Amortización acumulada	(14,061,413)	92,993	(1,915,289)		(15,883,709)
	<u>\$ 52,182,311</u>	<u>\$ 34,667</u>	<u>\$ 1,756,371</u>		<u>\$ 53,973,349</u>

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

	1/1/2020	Efecto de conversión	Adiciones (**)	Trasposos	12/31/2020
Concesiones (Reguladas)	\$ 50,586,636	\$ 1,059,370	\$ 107,144	\$ 932,376	\$ 52,685,526
Activos de contratos	978,060	1,295	3,036,386	(311,676)	3,704,065
Anticipo a contratistas	696,696		355,809	(620,700)	431,805
Licencias y ODC	279,797		84,930		364,727
Derechos Comerciales (No reguladas)	6,149,729	340,507			6,490,236
Crédito mercantil	2,567,365				2,567,365
Amortización acumulada	(12,132,245)	(79,297)	(1,849,871)		(14,061,413)
	<u>\$ 49,126,038</u>	<u>\$ 1,321,875</u>	<u>\$ 1,734,398</u>		<u>\$ 52,182,311</u>

(*) Dentro de las adiciones de 2021 más significativas, se encuentran: México a) la continuación de las obras de ampliación del edificio terminal, plataforma comercial y vialidades del Aeropuerto de Mérida; b) así como la continuación de los trabajos de ampliación de la terminal 3 y trabajos de ampliación de la terminal 4, ampliación de rodajes, ampliación de plataformas y vialidades en el Aeropuerto de Cancún. En Aerostar los trabajos de ampliación de la terminal D en el Aeropuerto LMM.

(**) Dentro de las adiciones de 2020 más significativas, se encuentran: a) la ampliación del edificio terminal, plataforma comercial, ampliación de pistas, rodajes y vialidades del Aeropuerto de Mérida; así como el inicio de la ampliación terminal 3 y trabajos de ampliación de la terminal 4, ampliación de rodajes, ampliación de pistas, plataformas y vialidades en el Aeropuerto de Cancún, instalación de nuevo sistema de revisión de equipaje documentado, ampliación de la plataforma comercial, ampliación de pistas y rodajes en Aeropuerto de Huatulco..

El gasto consolidado por amortización de los intangibles relacionados con concesiones para 2021 es de \$1,877,315 (\$1,820,239 en 2020) ha sido cargado en el costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, este importe incluye la amortización de los derechos comerciales de Aerostar por \$186,638 (\$181,545 en 2020), los cuales se reconocieron como consecuencia de la valuación de conformidad con los lineamientos de la IFRS 3 "Combinación de negocios", así como la amortización del activo intangible de Airplan por \$104,651 (\$101,795 en 2020).

El gasto por amortización de la concesión de México es por \$759,798 (\$686,460 en 2020), el cual ha sido cargado en el costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

El gasto por amortización de la concesión de Aerostar es por \$486,507 (\$492,505 en 2020), el cual ha sido cargado en el costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

El gasto por amortización de la concesión de Airplan es por \$339,676 (\$357,934 en 2020), el cual ha sido cargado en el costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

Por otra parte, el gasto de amortización de licencias y ODC por \$37,974 (\$29,632 en 2020) ha sido cargado a gastos de administración.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

8.1) Pruebas de deterioro activos intangibles, concesión aeroportuaria y crédito mercantil

La Compañía revisa el desempeño del negocio con base en el país donde operan sus subsidiarias, considerando tres Unidades Generadoras de Efectivo (UGE) por cada país de operación.

Las operaciones aeroportuarias se vieron afectadas durante 2020 por el COVID-19, lo que ocasionó un descenso en el tráfico de pasajeros. Esta situación provocó el cierre de las terminales en la subsidiaria Airplan a partir de la última semana de marzo y hasta la tercera semana de septiembre. En el caso de México se procedió al cierre temporal de las terminales 2 y 3 en el Aeropuerto Internacional de Cancún a partir del 11 y 18 abril de 2020, respectivamente, con reaperturas el 14 de julio y 1 de octubre, respectivamente. Estos eventos constituyeron indicios de deterioro por lo que la Administración realizó pruebas de deterioro, la primera al 30 de septiembre de 2020 y posteriormente realizó otra al 31 de diciembre de 2020 por cada una de las tres UGE identificadas por la Compañía. Los resultados obtenidos no resultaron en deterioro alguno en ninguno de los activos intangibles de la Compañía incluyendo el crédito mercantil. Para el ejercicio 2020 la Compañía llevó a cabo las pruebas de deterioro sobre todas las UGE considerando la totalidad del valor de los activos intangibles, concesiones aeroportuarias y crédito mercantil de \$52,182,311.

Durante 2021 se tuvo una recuperación de pasajeros significativa, en donde las UGE tuvieron crecimientos del 76% en México, 99% en Aerostar y 149% en Airplan en comparación del 2020. Esta situación provocó que durante el año no existieran eventos que constituyeran indicios de deterioro en ninguno de los 3 países, por lo que la Administración no estuvo obligada a realizar pruebas de deterioro a la totalidad de los activos intangibles y concesiones aeroportuarias en fechas intermedias, en las UGE de Aerostar y Airplan se llevaron a cabo las pruebas de deterioro anuales requeridas al valor del crédito mercantil el cual al 31 de diciembre de 2021 es de \$2,603,242.

El crédito mercantil se asigna a los segmentos operativos que se espera que se beneficien de las sinergias de la combinación de negocios, independientemente de que otros activos o pasivos de las entidades adquiridas se asignen.

A continuación, se presenta un resumen de la asignación del crédito mercantil:

	31 de diciembre de	
	2021	2020
Aerostar	\$ 997,644	\$ 1,057,651
Airplan	1,605,598	1,509,714
	<u>\$ 2,603,242</u>	<u>\$ 2,567,365</u>

Metodología

De acuerdo con las metodologías establecidas en la NIC 36 para el cálculo de 2021 y 2020 la Administración de la Compañía determina el monto recuperable mediante el valor razonable menos costos de disposición. La Compañía utilizó este método en todas sus UGE. Para la determinación del valor razonable menos costos de disposición se utilizan proyecciones de flujos de efectivo descontados aprobadas por la Administración cubriendo un periodo 28 años en 2020, en el caso de México, 31 y 32 años, respectivamente, en el caso de Aerostar y de 11 y 12 años, respectivamente, en el caso de Airplan, los cuales corresponden a los años remanentes de las concesiones aeroportuarias.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

En 2020, la Compañía cambió su técnica de valuación utilizada para estimar el monto recuperable del enfoque tradicional, que usa un escenario de flujo de efectivo único, al enfoque de flujo de efectivo esperado, que usa múltiples escenarios de flujo ponderado por probabilidad. El cambio en la técnica de valoración se debe al grado significativamente mayor de incertidumbre en la estimación y al rango más amplio de posibles proyecciones de flujo de efectivo luego del impacto del COVID-19.

Este enfoque utiliza múltiples proyecciones de flujo de efectivo teniendo en cuenta las probabilidades asumidas de diferentes eventos y / o escenarios futuros en lugar de un único escenario de flujo de efectivo. Si bien pueden existir muchos escenarios y probabilidades, la Compañía consideró que los tres escenarios detallados a continuación (caso base, positivo y negativo) reflejan una muestra representativa de posibles resultados.

Los cálculos utilizan proyecciones de flujo de efectivo que se basan en presupuestos financieros y planes de negocios preparados por la gerencia y aprobados por la junta directiva. Los presupuestos y planes comerciales se actualizan para reflejar los desarrollos más recientes a la fecha del informe. Las expectativas de la Administración reflejan el desempeño hasta la fecha y se basan en su experiencia en tiempos de recesión y son consistentes con las suposiciones que haría un participante del mercado. Los cálculos se apoyan en estudios realizados por terceros independientes especializados en la industria aeronáutica en conjunto con los estudios publicados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Estos estudios contemplan los impactos económicos del COVID-19 y presentan diferentes escenarios de curvas de recuperación por cada UGE.

Debido a las circunstancias específicas de cada mercado en los que opera la Compañía consideró adecuado los siguientes escenarios:

Positivo - Para el desarrollo del escenario positivo de cada una de las UGE, se contempló una mayor recuperación fluida en el tráfico de pasajeros, es decir la Administración consideró incrementar dentro de estos escenarios un porcentaje aplicado sobre el tráfico de pasajeros en cada uno de los años restantes del periodo de vida de cada una de las concesiones, en el caso de Airplan y Aerostar para el año 2021 fue de un 10% y 5% respectivamente, para el año 2020 fue de 10% para ambas UGE sobre el número de pasajeros del escenario base, mientras que en la UGE de México se consideró un 5% (en las pruebas realizadas en 2020), ocasionado por diferentes factores cualitativos como pudieran ser los planes de vacunación llevados en tiempo, así como la demanda reprimida de pasajeros, adicionalmente estos porcentajes asignados para cada una de las UGE reflejan en cada una de ellas una recuperación positiva que se encuentra alineada con los pronósticos de recuperación optimistas por parte de la OACI, en consecuencia dentro de este escenario la Administración espera una recuperación de pasajeros y utilidades en un periodo de años más corto.

Base - Para el desarrollo del escenario base de cada una de las UGE, se consideraron los efectos actuales en la industria que impactan en cada una de las UGE y la recuperación y crecimientos obtenidos de los estudios que realizó la Administración a través de terceros especializados en la industria.

Negativo - Para el desarrollo del escenario negativo de cada una de las UGE, se contempló una recuperación más lenta en el tráfico de pasajeros, es decir la Administración consideró disminuir del escenario base un porcentaje aplicado sobre el tráfico de pasajeros en cada uno de los años restantes del periodo de vida de cada una de las concesiones. En el caso de Airplan y Aerostar para 2021 fue de un -10% y -5% respectivamente, para el año 2020 fue de -10% en ambas UGE. Mientras que en la UGE de México se consideró un -5% (en las pruebas realizadas en 2020) ocasionado por diferentes factores

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

cuantitativos como pudieran ser las restricciones existentes o nuevas para poder viajar, procesos tardíos de vacunación contra el COVID-19, adicionalmente estos porcentajes asignados para cada una de las UGE reflejan en cada una de ellas, una recuperación más lenta que se encuentra alineada con los pronósticos de recuperación pesimistas por parte de la OACI, en consecuencia dentro de estos escenarios la Administración espera una recuperación de pasajeros y utilidades en un periodo de años más largo.

El flujo esperado ponderado determinado por la Compañía consistió en asignar una probabilidad a los 3 escenarios arriba mencionados, la Compañía estimó una ponderación por cada uno de los escenarios conforme se muestra a continuación:

	2021		México	2020	
	Airplan	Aerostar		Airplan	Aerostar
Escenario bajo	20.00%	15.00%	25.00%	25.00%	25.00%
Escenario base	70.00%	75.00%	65.00%	65.00%	65.00%
Escenario positivo	10.00%	10.00%	10.00%	10.00%	10.00%

En ninguna de las UGE resultó deterioro en los 3 escenarios ni en el escenario de flujo esperado ponderado.

Los supuestos utilizados para estimar el monto recuperable son consistentes con los supuestos que haría un participante del mercado. Para cada UGE, los supuestos clave para el escenario base fueron los siguientes durante 2021 y 2020:

	2021	
	Airplan	Aerostar
Tasa de descuento	8.57%	9.26%
Promedio anual de costos y gastos operativos	3.00%	3.00%
Tasas de crecimientos de pasajeros:		
Tasa de crecimiento promedio de pasajeros en el periodo de recuperación de cada UGE.	18.96%	- *
Periodo de recuperación (años)	1	- *
Tasa de crecimiento promedio de pasajeros en el periodo posterior a la recuperación de pasajeros por cada UGE.	4.90%	1.70%
Nivel de jerarquía del valor razonable del valor recuperable de UGE	3	3

* Esta UGE recuperó sus niveles de pasajeros en 2021.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

	2020		
	México	Airplan	Aerostar
Tasa de descuento	12.20%	6.92%	9.54%
Promedio anual de costos y gastos operativos	3.00%	3.00%	3.00%
Tasa de crecimiento de pasajeros			
Tasa de crecimiento promedio de pasajeros en el periodo de recuperación de cada UGE.	34.80%	52.16%	19.37%
Periodo de recuperación (años)	5	3	5
Tasa de crecimiento promedio de pasajeros en el periodo posterior a la recuperación de pasajeros por cada UGE.	2.30%	4.90%	1.70%
Nivel de jerarquía del valor razonable del valor recuperable de UGE	3	3	3

La Administración ha determinado los valores asignados a cada uno de los supuestos claves anteriores como sigue.

2021 y 2020

<u>Supuesto</u>	<u>Enfoque utilizado para determinar los valores</u>
Tasa de descuento	Se utilizó la tasa de descuento después de impuestos a partir de información de empresas públicas de la industria en donde se desempeña cada una de las UGE
Tasa de crecimiento promedio de costos y gastos operativos	Tasa de crecimiento promedio durante el periodo de las concesiones, se basa en el último actual y tendencias proyectadas de inflación.
Tasa de crecimiento de pasajeros (durante el periodo de recuperación de cada UGE)	Tasa promedio ponderada de crecimiento en los pasajeros de salida durante el periodo de recuperación el cual va ligada con los crecimientos de la industria.
Tasa de crecimiento de pasajeros de salida (posterior a recuperación de cada UGE)	Tasa promedio ponderada de crecimiento en los pasajeros de salida durante el periodo de las concesiones, el cual va ligada con los crecimientos operacionales y financieros en un entorno económico recuperado en tráfico de pasajeros.

Para el ejercicio 2021, a continuación, se muestran los análisis de sensibilidad aplicados en las proyecciones de cada UGE.

Tomando el escenario base y sensibilizando la tasa de descuento en +1% o -1% en cada una de las UGE, las proyecciones de flujo de efectivo habrían tenido un efecto de un exceso de \$61,088 y \$4,120,188 en Aerostar respectivamente y de \$258,900 y \$620,260 en Airplan respectivamente. Al sensibilizar la tasa de descuento en el flujo esperado ponderado no existen variaciones importantes en comparación al escenario base.

Por otro lado, dejando las variables de los tres escenarios constantes, incluyendo la tasa de descuento, la Compañía sensibilizó la ponderación asignada a cada uno de los escenarios y aun considerando el escenario negativo al 100% no se tendría deterioro en ninguna de las UGE.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

Para el ejercicio 2020, a continuación, se muestran los análisis de sensibilidad aplicados en las proyecciones de cada UGE.

Tomando el escenario base y sensibilizando la tasa de descuento en +1% o -1% en cada una de las UGE, las proyecciones de flujo de efectivo habrían tenido un efecto de un exceso de \$8,375,900 y \$18,213,261 en México respectivamente, de \$563,239 y \$4,995,314 en Aerostar respectivamente y de \$1,273,721 y \$1,857,402 en Airplan respectivamente. Al sensibilizar la tasa de descuento en el flujo esperado ponderado no existen variaciones importantes en comparación al escenario base.

Por otro lado, dejando las variables de los tres escenarios constantes, incluyendo la tasa de descuento, la Compañía sensibilizó la ponderación asignada a cada uno de los escenarios y aun considerando el escenario negativo al 100% no se tendría deterioro en ninguna de las UGE.

8.2) Términos básicos y condiciones de las concesiones

México

Los términos básicos y las condiciones de cada concesión aeroportuaria son las siguientes:

- a. El tenedor de la concesión debe realizar construcciones, mejoras y mantenimiento a las instalaciones de acuerdo con su Plan Maestro de Desarrollo (PMD) y está obligado a actualizar el Plan cada cinco años. Véase Nota 15 b.
- b. El tenedor de la concesión solo podrá usar las instalaciones aeroportuarias para los fines especificados en la concesión y deberá prestar los servicios de acuerdo con las leyes y regulaciones aplicables y está sujeto a revisiones por parte de la SCT. El tenedor de la concesión deberá pagar un Derecho de Uso de Activos Concesionados (DUAC) (actualmente del 5% de los ingresos brutos del tenedor de la concesión, provenientes del uso de bienes del dominio público de acuerdo con los términos de las concesiones) en los términos de la ley aplicable. El DUAC se presenta en el estado de resultados consolidado dentro del rubro de "Costo de servicios aeronáuticos". Véase Nota 4.
- c. El suministro y otros servicios de combustible serán proporcionados por Aeropuertos y Servicios Auxiliares, Organismo Público Descentralizado.
- d. El tenedor de la concesión deberá permitir el acceso y el uso de áreas específicas de los aeropuertos a agencias gubernamentales para realizar sus actividades dentro de los aeropuertos.
- e. La concesión puede ser revocada si el tenedor de la concesión no cumple con algunas de las obligaciones impuestas por la concesión, como lo establece el artículo 27 o por las razones especificadas en el artículo 26 de la Ley de Aeropuertos.
- f. Los ingresos derivados de la concesión se encuentran regulados y están sujetos a un proceso de revisión. Ver Nota 18.1.3.
- g. Los términos y condiciones de las concesiones a los que las operaciones de la Compañía están sujetas, se refiere a que pueden ser modificados por la SCT.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

Aerostar

El propósito del acuerdo de Aerostar (Concesión) es el de operar el aeropuerto de uso público de manera segura; manteniendo la seguridad y protección del Aeropuerto LMM en los niveles más altos posibles, y la promoción, facilitación y mejorando el comercio, el turismo y el desarrollo económico. Las autoridades de Puerto Rico, Aerostar y las aerolíneas han acordado los términos y condiciones del Acuerdo de la instalación del aeropuerto (LMM Airport Facility Contract). El periodo de la concesión es por 40 años a partir de la fecha de cierre del contrato de la sesión de derechos de operación del Aeropuerto (27 de febrero de 2013).

De conformidad con el Acuerdo, Aerostar no tiene derecho a controlar en su totalidad el uso de las instalaciones del Aeropuerto, por ejemplo, las instalaciones aeroportuarias que están bajo la vigilancia de la autoridad de puertos en Puerto Rico o la seguridad interna o externa en ciertas zonas, y está obligado a realizar ciertos servicios de mantenimiento en el aeropuerto.

Como parte del Acuerdo, la autoridad otorga a Aerostar el derecho de subarrendar las áreas no aeronáuticas del Aeropuerto LMM, y recopilar y retener todas las tarifas, cargos, pagos e ingresos con respecto a dichas instalaciones subarrendadas.

De acuerdo con las disposiciones del Acuerdo, la Compañía tiene derecho a cobrar de todas las aerolíneas su contribución anual, que será igual a la suma de: a) tarifas de uso de plataformas; b) tarifas de aterrizaje; c) otros alquileres, y d) tarifas de uso de aeropuertos nacionales e internacionales.

El Acuerdo requiere que Aerostar haga un pago en efectivo de USD\$2,500 por año durante los primeros cinco años después de los primeros cinco años, la autoridad establece un pago de "Participación de ingresos de la autoridad anual", que consiste en el 5% de los ingresos brutos del Aeropuerto obtenidos por Aerostar desde el sexto año hasta el año treinta. Desde el año 31 hasta el 40, este monto aumentará al 10% de los ingresos brutos del aeropuerto.

Airplan

El objeto del contrato de concesión es el otorgamiento por parte de la Aeronáutica Civil de Colombia y a favor de Airplan de la concesión para la administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización y mantenimiento de los aeropuertos: Antonio Roldán Betancourt, El Caraño, José María Córdova, Las Brujas, Los Garzones, y Olaya Herrera.

El término de ejecución del contrato se extiende desde la fecha de suscripción de acta de inicio de ejecución (15 de mayo de 2008) y hasta la fecha en que ocurra uno de cualquiera de los siguientes hechos:

- Que los ingresos regulados generados sean iguales a los ingresos regulados esperados, siempre y cuando para tal momento ya hayan transcurrido 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución.
- Que hayan transcurrido 25 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución independientemente de si, para el momento, los ingresos regulados generados no han igualado el valor de los ingresos regulados esperados.
- Si los ingresos regulados generados igualan a los ingresos regulados esperados antes de transcurridos 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución, la dura-

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

ción de la ejecución del contrato será, en todo caso, de 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución y durante este plazo el Concesionario deberá ejecutar todas las obligaciones a su cargo bajo el Contrato de Concesión.

Para efectos de los ingresos regulados esperados según la definición del contrato de concesión, se debe tener en cuenta que el ingreso regulado esperado incrementará una vez que sean entregadas cada una de las obras (obligatorias o complementarias) al Concedente.

Los Concedentes se comprometen a ceder a Airplan los ingresos regulados y los ingresos no regulados correspondientes a cada uno de los aeropuertos.

El Concesionario se obliga para con los Concedentes a pagar, durante el periodo de duración del Contrato, una contraprestación equivalente al 19% de los ingresos brutos del Concesionario.

La Concesión otorgada por virtud de este Contrato impone al Concesionario la obligación general de administrar, efectuar el aprovechamiento comercial y operar los aeropuertos de acuerdo con las especificaciones mínimas previstas en el Contrato y bajo su cuenta y riesgo.

La determinación de la vida útil económica del intangible está sujeta al porcentaje de ejecución de los ingresos con respecto al total de los ingresos esperados del modelo financiero que tiene la Compañía.

Contrato de Fiduciaria

Para la administración de los recursos de la Concesión y el pago de las obligaciones a cargo del Concesionario Airplan se obligó a constituir un Fideicomiso, al cual transfiere la totalidad de sus ingresos brutos recibidos y todos los recursos de deuda y capital que obtenga para la ejecución de la Concesión.

La Fiduciaria mantendrá, de conformidad con las normas contables vigentes, un registro de todos y cada uno de los pagos y transferencias que sean efectuadas a terceros o al propio Concesionario con cargo a cualquiera de las cuentas del Fideicomiso. Lo anterior sin perjuicio de entender que la cesión de los ingresos regulados y de los ingresos no regulados que por este Contrato hacen los Concedentes se efectúa a favor del Concesionario y no del Fideicomiso, y que los recursos de deuda y capital que obtenga el Concesionario deberán estar adecuadamente registrados como tales en su propia contabilidad y no en la del Fideicomiso, ya que este se constituye únicamente para efectos de la administración de los recursos.

La constitución del Fideicomiso se efectuó mediante la celebración de un contrato de fiducia mercantil irrevocable de administración y pago cuyo plazo será el máximo autorizado por las leyes comerciales colombianas.

8.3) Medición subsecuente del activo intangible

La Compañía subsecuentemente medirá el activo intangible a lo largo de su vida económica útil al costo, menos la amortización acumulada y las pérdidas por deterioro.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2021 y 2020

Nota 9 - Cuentas por pagar y gastos acumulados:

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 los saldos son los siguientes:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2021	2020
Proveedores	\$ 290,687	\$ 353,885
Impuestos por pagar	311,847	57,174
Derechos de uso de activos concesionados	337,087	5,070
Cuentas por pagar a partes relacionadas (Nota 14.1)	127,901	53,598
Pasivo por arrendamiento (Nota 7.1)	24,510	17,236
Sueldos por pagar	166,089	128,105
Acreedores diversos por servicios	959,376	639,726
Cuentas por pagar a contratistas	271,462	343,610
	<u>\$ 2,488,959</u>	<u>\$ 1,598,404</u>

Debido a que el vencimiento de estas cuentas es a un plazo menor a un año se considera que el valor razonable se aproxima al valor en libros de las mismas.

Nota 10 - Préstamos bancarios:

Al 31 de diciembre de 2021 se ha dispuesto de estas líneas de crédito como se muestra a continuación:

Banco	Saldo de línea de crédito usada en moneda extranjera al 31/12/2021 (*)	Línea crédito usada en pesos	Amortización principal en pesos	Comisiones e intereses - Neto	Plazo		Valor razonable
					Corto	Largo	
Santander, S. A.		\$ 2,000,000	\$ (2,000,000)				
Santander, S. A.		2,650,000		(\$ 10,716)	\$ 1,062	\$ 2,638,222	\$ 2,660,990
BBVA México, S. A.		2,000,000		(\$ 8,562)	\$ 5,902	\$ 1,985,536	2,019,432
BBVA Bancomer, S. A.		1,980,000	(\$ 1,980,000)				
Total México		<u>\$ 8,630,000</u>	<u>(\$ 3,980,000)</u>	<u>(\$ 19,278)</u>	<u>\$ 6,964</u>	<u>\$ 4,623,758</u>	<u>\$ 4,680,422</u>
Banco Popular de Puerto Rico	USD 10,000	\$ 208,623	(\$ 208,623)				
Total Aerostar	USD 10,000	<u>\$ 208,623</u>	<u>(\$ 208,623)</u>				
Bancolombia, S. A.	COP 125,250,000	\$ 80,1230	(\$ 68,086)	\$ 16,673	\$ 74,704	\$ 675,113	\$ 560,472
Corbanca Colombia, S. A.	85,170,000	545,168	(46,298)	11,718	50,191	460,397	381,121
Banco Davivienda, S. A.	75,149,985	480,881	(40,851)	10,081	44,471	405,640	336,283
Banco de Bogotá, S. A.	30,894,211	197,490	(16,794)	3,613	18,350	165,959	138,250
Banco de Occidente, S. A.	30,894,228	197,487	(16,794)	3,497	18,240	165,949	138,250
Banco Popular, S. A.	6,679,029	42,485	(3,631)	(57)	3,755	35,041	29,892
Banco AV Villas, S. A.	6,680,000	42,759	(3,631)	937	3,954	36,110	29,892
Servicios Financieros, S. A.	6,680,000	42,490	(3,631)	23	3,843	35,039	29,892
Bancolombia, S. A.	8,128,400	40,995	(40,995)				
Total Airplan	COP 375,525,853	<u>\$ 2,390,983</u>	<u>(\$ 240,711)</u>	<u>\$ 46,485</u>	<u>\$ 217,508</u>	<u>\$ 1,979,248</u>	<u>\$ 1,644,052</u>
		<u>\$ 11,229,606</u>	<u>(\$ 4,429,334)</u>	<u>\$ 27,207</u>	<u>\$ 224,472</u>	<u>\$ 6,603,006</u>	<u>\$ 6,324,474</u>

(*) Moneda extranjera en miles.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

Al 31 de diciembre de 2020 se ha dispuesto de estas líneas de crédito como se muestra a continuación:

Banco	Saldo de línea de crédito usada en moneda extranjera		Línea crédito usada en pesos	Amortización principal en pesos	Comisiones e intereses - Neto	Plazo		Valor razonable
	al 31/12/2020 (*)					Corto	Largo	
Santander, S. A.		\$	2,000,000		(\$ 5,133)		\$ 1,994,867	\$ 1,989,862
BBVA Bancomer, S. A.			1,980,000	(\$ 20,000)	16,343	\$ 322,209	1,654,134	1,957,415
Total México		\$	3,980,000	(\$ 20,000)	112.10	\$ 322,209	\$ 3,649,001	\$ 3,947,277
Banco Popular de Puerto Rico	USD	10,000	\$ 199,087		15	\$ 199,102		\$ 199,188
Total Aerostar	USD	10,000	\$ 199,087		15	\$ 199,102		\$ 199,188
Bancolombia, S. A.	COP	111,750,000	\$ 984,985	(\$ 69,959)	9,410	\$ 81,758	\$ 842,678	\$ 752,072
Corpbanca Colombia, S. A.		75,990,000	670,111	(47,572)	7,511	55,565	574,485	511,409
Banco Davivienda, S. A.		67,049,985	591,130	(41,975)	6,098	49,012	506,241	451,243
Banco de Bogotá, S. A.		27,564,211	242,820	(17,256)	1,893	20,227	207,230	185,511
Banco de Occidente, S. A.		27,564,228	242,818	(17,256)	1,758	20,100	207,220	185,511
Banco Popular, S. A.		5,959,029	52,292	(3,731)	(213)	4,475	43,873	40,110
Banco AV Villas, S. A.		5,960,000	52,558	(3,731)	589	4,358	45,058	40,110
Servicios Financieros, S. A.		5,960,000	52,297	(3,731)	(467)	4,230	43,869	40,110
Bancolombia, S. A.		8,128,400	67,697	(20,309)	91	47,479		47,957
Total Airplan	COP	335,925,853	\$ 2,956,708	(\$ 225,520)	26,670	\$ 287,204	\$ 2,470,654	\$ 2,254,033
			\$ 6,936,708	(\$ 245,520)	37,895	\$ 808,515	\$ 6,119,655	\$ 6,400,498

(*) Moneda extranjera en miles.

Derivado de la combinación de negocios en Airplan de fecha 19 de octubre de 2017, se determinó un valor razonable del crédito sindicado, el cual se venía valuando a su costo amortizado, incrementando su valor en \$605,382. La deuda contratada en su moneda original (peso colombiano) más este ajuste de valor razonable es el siguiente monto en miles COP\$535,125,402 (\$3,408,442).

Las variables utilizadas para la determinación de los valores razonables de los créditos al 31 de diciembre de 2021 y 2020, son:

México:

2021 y 2020:

- Tasa TIIE a 28 días de Descuento al 31 de diciembre de 2021 y 2020.
- Probabilidad de incumplimiento de ASUR al 31 de diciembre de 2021 y 2020.
- Credit Default Swaps (CDS) de México al 31 de diciembre de 2021 y 2020.

Nivel de jerarquía 2 del valor razonable al 31 de diciembre 2021 y 2020, respectivamente.

Aerostar:

2021 y 2020:

- Rendimiento al vencimiento (Yield Spreads to Maturity) a través de la curva de calificación por "sector Industrials" BB al 31 de diciembre de 2021 y 2020.

Nivel de jerarquía 2 del valor razonable al 31 de diciembre 2021 y 2020, respectivamente.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

Airplan:

2021 y 2020:

- Tasa de Referencia en Colombia de descuento al 31 de diciembre de 2021 y 2020.
- Probabilidad de incumplimiento de ASUR al 31 de diciembre de 2021 y 2020.
- Credit Default Swaps (CDS) de Colombia al 31 de diciembre de 2021 y 2020.

Nivel de jerarquía 2 del valor razonable al 31 de diciembre 2021 y 2020, respectivamente.

Metodología:

Se utilizó la siguiente metodología para determinar el valor razonable conforme a lo establecido por el IFRS 13. Un modelo técnico de valuación reconocido en el ámbito financiero (Flujos futuros estimados descontados a valor presente) utilizando información de mercado disponible a la fecha de valuación.

México:

En octubre de 2017 la Compañía adquiere un préstamo con BBVA Bancomer de \$2,000,000, con un plazo de siete años, el cual se amortizará en nueve pagos semestrales de octubre de 2020 a octubre de 2024 a la tasa TIIE a 28 días más 1.25 puntos. El 26 de abril 2021 la Compañía realizó un pago de principal por \$20,000 de acuerdo con el calendario de pagos. El 13 de octubre de 2021 la Compañía liquidó anticipadamente el adeudo del préstamo que ascendía en esa fecha a \$1,960,000, sin ninguna penalidad por pago anticipado.

El 15 de octubre de 2021, BBVA México otorgó un crédito simple por la cantidad de \$2,000,000 que puede ser utilizado para gastos corporativos con una vigencia de 7 años, con vencimiento en octubre de 2028, a una tasa de interés anual equivalente a la tasa TIIE a 28 días más un margen aplicable.

Margen aplicable. - Si el índice de apalancamiento neto x es a) Menor a 1.5X el margen aplicable será 1.40 puntos base, b) Entre 1.5X y 2.5X el margen aplicable será 165 puntos y c) superior a 2.5x el margen aplicable será de 190 puntos.

En octubre de 2017, la Compañía adquiere un préstamo con Banco Santander de \$2,000,000. El préstamo tiene un plazo de cinco años, con vencimiento el 27 de octubre de 2022 a la tasa TIIE a 28 días más 1.25 puntos. El 29 de septiembre de 2021 la Compañía anticipa la liquidación del préstamo, sin ninguna penalidad por pago anticipado por \$2,000,000 y en esa misma fecha le es aprobada y dispone del préstamo por \$ 2,650,000 con vencimiento al 28 de septiembre de 2024 sujetos a una la tasa TIIE a 28 días más 1.50 puntos.

En los términos de los créditos en pesos otorgados por BBVA Bancomer, la Compañía está obligado a mantener un nivel de apalancamiento consolidado no mayor a 3.5x, calculado como una deuda financiera total entre la (utilidad de operación calculada antes de impuestos, gastos por intereses, más depreciación más amortización a nivel consolidado) UAFIDA por los doce meses anteriores al cierre de cada trimestre y un índice de cobertura de interés mínima de 3.0x, calculado como el UAFIDA entre los gastos financieros asociados a la deuda financiera total por los 12 meses anteriores al cierre de cada trimestre. Durante el año la compañía ha cumplido estas obligaciones financieras, en cada fecha de medición trimestral. Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, el índice de apalancamiento consolidado, calculado conforme contrato, fue de 1.3x y 2.7x, respectivamente, lo cual no supera los 3.5x establecidos, por su

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

parte el índice de cobertura de deuda al 31 de diciembre de 2021 y 2020 fue de 12.2x y 5.2x, respectivamente, cubriendo el mínimo requerido de 3.0x establecido en contrato.

En los términos del crédito en pesos otorgado por Santander, la Compañía está obligado a mantener un nivel de apalancamiento el último día de cada trimestre fiscal no mayor a 3.5x y una razón de cobertura de interés mínima de 3.0x, ambas razones calculadas por los 12 meses anteriores a cada trimestre. Los cálculos de la Razón de apalancamiento y la razón de cobertura de intereses se llevarán a cabo utilizando la participación la Compañía en los resultados de sus subsidiarias u otras sociedades en las que mantenga participación. Durante el año 2021 y 2020, la compañía ha cumplido estas obligaciones financieras, en cada fecha de medición trimestral. Al 31 de diciembre de 2021, y 2020, el índice de apalancamiento, calculado conforme lo estipulado en este contrato fue de 0.3x y 2.4x, respectivamente, lo cual no supera los 3.5x establecidos. Por su parte el índice de cobertura de deuda al 31 de diciembre de 2021 y 2020 fue de 12.2x y 5.8x, respectivamente, cubriendo el mínimo requerido de 3.0x establecido en contrato.

La Compañía debe abstenerse de crear, incurrir, asumir o generar la existencia de cualquier gravamen sobre sus bienes, activos y derechos, así como abstenerse de asumir obligaciones de cuentas de terceros, constituirse en obligados solidarios u otorgar tipo de garantía real personal o fiduciaria para garantizar obligaciones propias o terceros que sean relevantes o pueden ocasionar un efecto relevante adverso en el pago del crédito. Durante el año la Compañía ha cumplido estas obligaciones financieras.

El 29 de junio de 2020, la Compañía contrató una línea de crédito con BBVA Bancomer por \$1,500,000, con una vigencia de dieciocho meses contados a partir de esa fecha, es decir, con vencimiento el 29 de diciembre de 2021. El crédito está sujeto a la tasa TIIE a 28 días más 1.5%. Los recursos de esta línea de crédito se pueden utilizar para fines corporativos generales, y gastos y comisiones relacionadas con el crédito. La Compañía no dispuso de la línea de crédito.

Airplan

El 1 de junio de 2015 se suscribió un crédito sindicado por COP\$440,000,000 (\$2,897,404) a largo plazo pagadero en 2027 con un periodo de gracia de tres años para el pago del capital.

Los participantes de este crédito sindicado son:

Entidad Financiera	Monto miles (COP\$)
Bancolombia, S. A.	\$ 150,000,000
Corpbanca Colombia, S. A.	102,000,000
Banco Davivienda, S. A.	90,000,000
Banco de Bogotá, S. A.	37,000,000
Banco de Occidente, S. A.	37,000,000
Banco Popular, S. A.	8,000,000
Banco AV Villas, S. A.	8,000,000
Servicios Financieros, S. A.	8,000,000
	<hr/>
	\$ 440,000,000

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

Obligaciones financieras

Airplan está obligada durante toda la vigencia del crédito, a cumplir los siguientes compromisos de carácter financiero:

Mantener el endeudamiento financiero de largo plazo limitado a la operación de crédito sindicado: Es la sumatoria de los saldos a cargo del deudor durante la vigencia del crédito sindicado, por concepto del endeudamiento financiero de largo y corto plazo, cuyo monto no podrá ser superior a la suma de COP\$440,000,000 (\$2,897,404).

El 11 de septiembre de 2020, la Compañía obtuvo un préstamo a corto plazo, de Bancolombia por COP\$11,612,000 (\$67,041), con vencimiento a diez meses a una tasa DTF más 1.7%, con amortización a capital y pago de intereses mensual con tasa efectiva de 4.43%.

Mantener la estructura de capital: Es la relación entre Capital y deuda que deberá cumplir el deudor en relación con el proyecto durante toda la vigencia del crédito, de tal manera que el resultado del indicador financiero Capital 1 (Capital + deuda) sea igual o superior a 16%.

Mantener el Índice de cobertura de deuda: es el indicador que deberá mantener el deudor durante toda la vigencia del crédito, definida como: EBITDA - Impuestos / Servicio de deuda 2: 1.2.

Airplan incumplió la medición al 30 de septiembre 2020, al 31 de diciembre 2020 y al 31 de marzo de 2021, con su obligación de mantener el índice de cobertura de deuda. Airplan, obtuvo de todas las instituciones bancarias participantes del crédito sindicado, en agosto de 2020 la dispensa por el incumplimiento de la obligación referente al indicador del índice de cobertura de la deuda cubriendo la fecha de medición al 30 de septiembre, al 31 de diciembre 2020 y hasta la fecha de medición del segundo trimestre 30 de junio 2021. Inicialmente, la compañía obtuvo, de todos los bancos participantes del crédito sindicado, las dispensas necesarias para el cumplimiento del indicador del índice de cobertura, hasta la fecha de medición del primer trimestre de 2021 y posteriormente las amplió hasta el primer trimestre de 2022. Estas dispensas no derivan en sanción alguna ni representaron gasto o penalidad a la entidad. Con estas dispensas descritas, la Compañía, tiene cubierto el posible incumplimiento y está dispensada que de este incumplimiento derive sanción alguna o cualquier efecto negativo en caso de incumplimiento del indicador de cobertura de la deuda hasta la fecha de medición del 31 de marzo 2022. Al 31 de diciembre de 2021, la Compañía ha cumplido con el indicador de cobertura de la deuda, el cual fue de 2.5x.

Aerostar

El 1 de abril de 2020, la Compañía dispuso una línea de crédito revolvente con Banco Popular de Puerto Rico, que le fue aprobado desde el 18 de diciembre de 2015 por USD\$10,000 (aproximadamente \$239,200) y mediante enmienda realizada 22 de octubre de 2018 recibió una ampliación de plazo, con vencimiento máximo a tres años con vencimiento el 18 de diciembre de 2021, a una Tasa Prime o Fed Funds menos 0.50%, y su prepago puede ser en cualquier momento. Los recursos de esta línea de crédito se pueden utilizar para fines de capital de trabajo, e incluso en proyectos de inversión.

Aerostar está obligada financieramente durante toda la vigencia del crédito, a mantener un índice de cobertura de deuda mayor al 1.0x con fecha de medición cada cierre trimestral. Al 31 de diciembre de 2020 el índice de cobertura de deuda fue de 3.2x y 3.1x, respectivamente.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

El 30 de diciembre del 2020 le es aprobada a Aerostar una línea de crédito revolvente no asegurado con el Banco Popular de Puerto Rico de USD\$20,000 (aproximadamente \$399,010), con un plazo de tres años, pudiendo realizar prepagos en cualquier momento, durante el plazo máximo del contrato, con intereses a la tasa Prime más 0.50%. La Compañía pagará por concepto de crédito no utilizado el 0.15% que se calculará sobre la cantidad promedio de principal no utilizado durante el año. A la fecha no se ha dispuesto el crédito.

Nota 11 - Deuda a corto y a largo plazos:

Derivado de la incorporación en la consolidación de Aerostar, a partir del 31 de mayo de 2017 se presenta el siguiente documento por pagar a largo plazo.

Para financiar una porción del pago del contrato de Concesión a la Autoridad de Puerto Rico, y ciertos otros costos y gastos asociados con el mismo, Aerostar firmó un acuerdo para la colocación privada de bonos el 22 de marzo de 2013 por un monto de \$4,471 millones de pesos (USD\$350 millones) con vencimiento el 22 de marzo de 2035 de acuerdo con las siguientes condiciones:

Rendimiento citado	2.39%
Crédito Spread (bps)	+336
Cupón	5.75%

El 24 de junio de 2015 Aerostar firmó un acuerdo para la colocación privada de bonos por un importe total de \$737 millones de pesos (USD\$50 millones) con vencimiento el 22 de marzo de 2035, de acuerdo con las siguientes condiciones:

Rendimiento citado	6.75%
--------------------	-------

Al 31 de diciembre de 2021 se muestra la integración de la deuda a largo plazo.

	Deuda	Intereses	Deuda	Amortización	Intereses	Plazo		Valor
	en miles de USD	en dólares	en pesos	principal en pesos	en pesos	Corto	Largo	razonable
Crédito Sindicado	\$ 400,000	\$ 11,102	\$ 7,207,061	(\$ 220,961)	(\$ 34,031)	\$ 353,672	\$ 6,598,397	\$ 7,619,720

Al 31 de diciembre de 2020 se muestra la integración de la deuda a largo plazo:

	Deuda	Intereses	Deuda	Amortización	Intereses	Plazo		Valor
	en miles de USD	en dólares	en pesos	principal en pesos	en pesos	Corto	Largo	razonable
Crédito Sindicado	\$ 400,000	\$ 10,577	\$ 7,265,206	(\$ 253,925)	(\$ 39,105)	\$ 330,235	\$ 6,641,941	\$ 7,697,476

Supuestos utilizados

2021:

Riesgo corporativo a través de Yield Spreads to Maturity de bonos comparables del sector "Transportation and Logistics" al 31 de diciembre de 2021.

Nivel de jerarquía 2 del valor razonable.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

Supuestos utilizados

2020:

Riesgo corporativo a través de Yield to Maturity de bonos comparables del sector "Transportation and Logistics" al 31 de diciembre de 2020.

Nivel de jerarquía 2 del valor razonable.

Metodología:

Se utilizó la siguiente metodología para determinar el valor razonable conforme a lo establecido por el IFRS 13. Un modelo técnico de valuación reconocido en el ámbito financiero (Flujos futuros estimados descontados a valor presente) utilizando información de mercado disponible a la fecha de valuación.

Nota 12 - Capital contable:

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 el capital mínimo fijo sin derecho de retiro es de \$1,000 y la parte variable es de \$7,766,276 (cifra nominal) representado por 300,000,000 de acciones ordinarias, nominativas de la Clase I y sin expresión de valor nominal, íntegramente suscritas y pagadas. Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, no se han emitido acciones de la Clase II, que representarían la parte variable del capital social en acciones ordinarias nominativas. Ambas clases de acciones tendrán las características que determine la Asamblea de Accionistas que apruebe su emisión y se integran como se muestra a continuación.

Descripción	Total de acciones al		Capital social al	
	31 de diciembre de		31 de diciembre de	
	2021	2020	2021	2020
Serie "B"	277,050,000	277,050,000	\$ 7,173,079	\$ 7,173,079
Serie "BB"	22,950,000	22,950,000	594,197	594,197
Total	300,000,000	300,000,000	\$ 7,767,276	\$ 7,767,276

Todas las acciones ordinarias confieren iguales derechos y obligaciones a los tenedores de cada serie de acciones. Las acciones Serie BB tienen los derechos de voto y otros derechos como el de elegir a dos miembros del Consejo de Administración y los tenedores de acciones de la Serie B tienen derecho a nombrar a los miembros restantes del Consejo de Administración. Las acciones Serie BB no pueden representar más del 15% del capital social de la Compañía.

Reserva legal

La Compañía debe destinar por lo menos un 5% de sus utilidades netas anuales individuales al fondo de reserva legal, hasta que este sea equivalente al 20% del capital social emitido y en circulación de la sociedad. Las sociedades mexicanas solo pueden pagar dividendos sobre las utilidades acumuladas después de la constitución del fondo de reserva legal del ejercicio.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

Reserva para recompra de acciones propias

La reserva para adquisición de acciones representa la reserva autorizada por la Asamblea de Accionistas para que la Compañía pueda adquirir sus propias acciones cumpliendo ciertos criterios establecidos en los estatutos y en la Ley del Mercado de Valores. Al 31 de diciembre de 2021 y de 2020 la reserva para recompra de acciones asciende a \$11,554,572, respectivamente.

Dividendos

En Asamblea General Ordinaria celebrada el 23 de abril de 2020, los accionistas de la Compañía acordaron delegar en el Consejo de Administración la facultad para decretar y pagar un dividendo ordinario por \$2,463,000 nominales, los cuales no causarán Impuesto sobre la Renta (ISR) por provenir de CUFIN. En caso de aprobarse el dividendo se pagaría, sujeto al decreto del Consejo a partir del 11 de mayo de 2021. El 29 de junio de 2021, el Consejo de Administración aprobó el decreto de dividendos y su pago para el 1 de octubre de 2021.

Los dividendos que se paguen estarán libres del ISR si provienen de la CUFIN. Los dividendos que excedan de dicha CUFIN causarán un impuesto equivalente al 42.86%. El impuesto causado será a cargo de la Compañía y podrá acreditarse contra el ISR causado del ejercicio o en el que se pague. El monto restante podrá acreditarse en los dos ejercicios inmediatos siguientes contra el impuesto del ejercicio o contra los pagos provisionales. Los dividendos pagados que provengan de utilidades previamente gravadas por el ISR no estarán sujetos a ninguna retención o pago adicional de impuestos. La Ley del Impuesto sobre la Renta (LISR) establece la obligación de mantener la CUFIN con las utilidades generadas hasta el 31 de diciembre de 2013 e iniciar otra CUFIN con las utilidades generadas a partir del 1 de enero de 2014. Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 el importe sumado de CUFIN de las subsidiarias de la Compañía es de \$17,347,482 y \$14,759,918, respectivamente, mientras que la CUCA es de \$48,586,919 y \$45,258,134, respectivamente.

En caso de reducción del capital, a cualquier excedente del capital contable sobre los saldos de las cuentas del capital contribuido, se le dará el mismo tratamiento fiscal que el de dividendo, conforme a los procedimientos establecidos por la LISR.

Utilidades acumuladas

Substancialmente todas las utilidades consolidadas de la Compañía fueron generadas por sus subsidiarias. Las utilidades acumuladas pueden ser distribuidas a los accionistas de la Compañía hasta el grado en que las subsidiarias de la Compañía hayan distribuido utilidades a la Compañía.

Nota 13 - ISR causado y diferido:

La Compañía no consolida para efectos fiscales en México.

a ISR

México

En 2021 y 2020 la Compañía determinó utilidades fiscales en sus subsidiarias por \$6,045,955 y \$2,163,740, respectivamente. En los ejercicios de 2021 y 2020 las utilidades fiscales se compensaron parcialmente por amortización de pérdidas fiscales por \$192,040 y \$3,196, respectivamente.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

Las subsidiarias en México que al 31 de diciembre de 2021 y 2020, no han generado ISR, producto de las pérdidas fiscales pendientes de amortizar son: Cozumel, Minatitlán y Tapachula.

El resultado fiscal difiere del resultado contable debido a las partidas que en el tiempo se acumulan y deducen de manera diferente para fines contables y fiscales, por el reconocimiento de los efectos de la inflación para fines fiscales, así como de aquellas partidas que solo afectan el resultado contable o el fiscal.

La LISR establece que la tasa del ISR aplicable para el ejercicio 2014 y los ejercicios subsecuentes es del 30% sobre la utilidad fiscal gravable.

La Compañía ha realizado la evaluación del Regímenes Fiscales Preferentes y ha considerado que por los ejercicios de 2021 y 2020 no le es aplicable en virtud de que sí realiza una actividad empresarial en el caso de la inversión en el Aeropuerto de Puerto Rico; y que los ingresos pasivos no representan más del 20% de la totalidad de sus ingresos.

Aerostar

En 2021, determinó utilidad fiscal de \$88,577 que compensó parcialmente por amortización de pérdidas fiscales por \$79,720. En 2020 generó una pérdida fiscal de \$660,404. Aerostar mantiene un acuerdo con el Departamento del Tesoro de Puerto Rico, en el cual sus operaciones están sujetas a ISR de Puerto Rico del 10% bajo las disposiciones de la Sección 12 (a) de la Ley de Asociación Público-Privada (Ley) promulgada el junio de 2009. Derivado de los análisis realizados, por la Compañía, se considera que no existen impactos por los cambios en la legislación de los Estados Unidos de América realizados a partir del ejercicio 2019.

Airplan

Determinó renta gravable fiscal (renta líquida) de acuerdo con las disposiciones fiscales de Colombia por el ejercicio de 2021 y 2020 de \$241,490 y \$9,113, respectivamente.

Airplan está sujeta en 2021 y 2020 a una tasa de ISR del 31% y 32%. Airplan determinó en 2021 y 2020 un ISR \$74,862 y \$2,916, respectivamente.

Conforme el artículo 188, para efectos del ISR, se presume que la renta líquida del contribuyente no es inferior al 3.5% de su patrimonio líquido, en el último día del ejercicio gravable inmediatamente anterior. El porcentaje de renta presuntiva al que se refiere este artículo se reducirá al 0.5% en el año gravable 2020; y al 0%, a partir del año gravable 2021.

La reforma tributaria de la Ley 1943 del 28 de diciembre de 2018 establece que la tasa del impuesto aplicable para el ejercicio 2019 es del 33%, para el ejercicio de 2020 será del 32%, para el ejercicio 2021 será del 31%. La reforma tributaria ley 2155 del 14 de septiembre del 2021 artículo 7 determinó que a partir del ejercicio 2022 será del 35%, sobre la renta líquida fiscal gravable. La Compañía no espera ningún efecto significativo de tales cambios sobre sus activos y pasivos por impuestos, ya sean de tipo corriente o diferidos.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2021 y 2020

La provisión para ISR al 31 de diciembre de 2021 y 2020, se muestra a continuación:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
<u>México:</u>		
ISR causado	\$ 1,749,031	\$ 631,471
ISR diferido	<u>(128,254)</u>	<u>117,924</u>
Provisión ISR México	<u>1,620,777</u>	<u>749,395</u>
<u>Aerostar:</u>		
ISR causado	\$ 886	\$ (16)
ISR diferido	<u>37,979</u>	<u>42,546</u>
Provisión ISR Aerostar	<u>38,865</u>	<u>42,530</u>
<u>Airplan:</u>		
ISR causado	74,862	2,916
ISR diferido	<u>(5,997)</u>	<u>(65,686)</u>
Provisión ISR Airplan	<u>68,865</u>	<u>(62,770)</u>
Provisión total para ISR	<u>\$ 1,728,507</u>	<u>\$ 729,155</u>

La conciliación entre la tasa legal y efectiva del ISR se muestra a continuación:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Utilidad consolidada antes de provisiones de impuestos a la utilidad	\$ 8,126,035	\$ 2,855,692
Más (menos):		
Utilidad neta antes de impuestos de las subsidiarias		
Aerostar y Airplan	(1,418,186)	(65,672)
(Utilidad) pérdida neta antes de impuestos de subsidiarias en México que no causan ISR	<u>(170,247)</u>	<u>4,337</u>
Utilidad antes de provisiones de impuestos a la utilidad	6,537,602	2,794,357
Tasa legal del ISR	30%	30%
ISR que resultaría de aplicar la tasa de impuesto a la utilidad contable antes de impuestos a la utilidad	1,961,281	838,307
Partidas no deducibles y otras diferencias	7,853	10,496
Ajuste anual por inflación	(33,603)	(18,958)
Desconexión contable de efectos de inflación	(314,754)	(80,450)
Efecto por diferencia en tasa de ISR en Aerostar	38,865	42,530
Efecto por diferencia en tasa de ISR en Airplan	<u>68,865</u>	<u>(62,770)</u>
Provisión para ISR	<u>\$ 1,728,507</u>	<u>\$ 729,155</u>
Tasa efectiva de ISR	<u>26%</u>	<u>26%</u>

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2021 y 2020

A continuación, se muestra el efecto de las principales diferencias en el impuesto diferido:

	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de	
	2021	2020
Impuesto diferido activo:		
ISR diferido activo:		
Pasivos temporales	\$ 57,201	\$ 31,019
Valor razonable de la deuda a largo plazo	149,120	162,574
Estimación para cuentas incobrables	57,962	66,609
	<u>264,283</u>	<u>260,202</u>
ISR diferido por pagar:		
Activos fijos e Intangible (*)	(3,111,403)	(3,198,632)
Activos temporales	(197,104)	(226,106)
Amortización de gastos	(408)	(609)
	<u>(3,308,915)</u>	<u>(3,425,347)</u>
ISR diferido pasivo neto	<u>(\$ 3,044,632)</u>	<u>(\$ 3,165,145)</u>

(*) Incluye efecto de Aerostar por \$1,100,265 y \$1,032,799 por los ejercicios de 2021 y 2020, respectivamente, de igual forma los efectos de Airplan son por \$587,845 y \$647,571, respectivamente, por los mismos ejercicios.

El movimiento neto del impuesto diferido activo y pasivo durante el año se explica a continuación:

	Provisión de deterioro de cartera de créditos	Bienes concesionados	Conversión de moneda extranjera	Otros	Total
Saldos al 1 de enero de 2020	(\$ 34,296)	\$ 3,016,922	(\$ 42,814)	\$ 64,772	\$ 3,004,584
Efecto de revaluación por conversión Airplan y Aerostar			141,236	(75,459)	65,777
Estado de resultados consolidados:					
Airplan	(11,390)	(73,994)	(461)	20,159	(65,686)
Aerostar		43,767	(1,221)		42,546
México	(20,923)	115,197		23,650	117,924
	<u>(32,313)</u>	<u>84,970</u>	<u>(1,682)</u>	<u>43,809</u>	<u>94,784</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2020	(\$ 66,609)	\$ 3,101,892	\$ 96,740	\$ 33,122	\$ 3,165,145
Efecto de revaluación por conversión Airplan y Aerostar			(61,018)	36,777	(24,241)
Estado de resultados consolidados:					
Airplan	11,390	28,642	(1,089)	(44,940)	(5,997)
Aerostar		39,709	(1,730)		37,979
México	(2,743)	(91,743)		(33,768)	(128,254)
	<u>8,647</u>	<u>(23,392)</u>	<u>(2,819)</u>	<u>(78,708)</u>	<u>(96,272)</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2021	(\$ 57,962)	\$ 3,078,500	\$ 32,903	(\$ 8,809)	\$ 3,044,632

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

- b. Devolución de Impuesto al Activo (IA) de acuerdo con la Ley del Impuesto Empresarial a Tasa Única (LIETU) en México.

El IA en exceso al ISR efectivamente pagado hasta el 31 de diciembre de 2007 (fecha en que se abrogó este impuesto) era susceptible de devolución de acuerdo con la mecánica establecida en la LIETU considerando los diez ejercicios siguientes hasta el 10% del total del IA pagado pendiente de recuperar sin que exceda de la diferencia entre el ISR pagado en el ejercicio y el IA pagado en los tres años anteriores, el que sea menor, de acuerdo con la LIETU, cuando el ISR causado sea superior al IA en cualquiera de esos años, y es susceptible de actualizarse mediante la aplicación de factores derivados del INPC. El último ejercicio que se podrá considerar efectos de su recuperación fue el ejercicio fiscal de 2017.

Durante el ejercicio de 2021 y 2020 la Compañía obtuvo la recuperación de IA por \$416 y \$32,017, respectivamente, con reconocimiento en el resultado como ingreso.

Impuestos por recuperar

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 el impuesto a favor por Impuestos sobre la renta es de \$142,970 y \$631,999, respectivamente.

Pérdidas fiscales en Aerostar

Aerostar cuenta con las siguientes pérdidas fiscales por las cuales no se ha reconocido impuesto diferido las cuales se muestra a continuación.

Año	Importe miles de dólares	Vencimiento
2012	\$ 7,085	2022
2013	37,256	2023
2014	25,545	2024
2015	28,520	2025
2016	27,745	2026
2017	22,372	2027
2018	10,900	2028
2020	30,725	2030
	<hr/>	
	\$ 190,148	

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

Diferencias temporales no reconocidas

Diferencia temporal relativa a inversiones en subsidiarias por las que no se han reconocido pasivos por ISR diferido como se muestra a continuación:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	2021	2020
Utilidades no distribuidas	\$ 4,903,164	\$ 3,200,543
Tasa de impuestos	<u>30%</u>	<u>30%</u>
Pasivos por impuesto sobre la renta diferido no reconocidos relacionados con las diferencias temporales anteriores	<u>\$ 1,470,949</u>	<u>\$ 960,163</u>

Dicho impuesto podría ser sujeto a la aplicación de tratados fiscales existentes en los países de origen.

Nota 14 - Saldos y operaciones con partes relacionadas:

14.1) Saldos por cobrar y por pagar

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, respectivamente, los saldos por cobrar (pagar) con partes relacionadas que se encuentran en el estado de situación financiera consolidado, se integran como sigue:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	2021	2020
Cuentas por cobrar:		
Autobuses Golfo Pacífico, S. A. de C. V. (Accionista / servicios)		\$ 197
		<u>\$ 197</u>
(**) Cuentas por pagar y gastos acumulados (Nota 9):		
Inversiones y Técnicas Aeroportuarias, S. A. de C. V. (Accionista / asistencia técnica)	(127,446)	(\$ 53,257)
Autobuses de Oriente ADO, S. A. de C. V. (Accionista / servicios)		(127)
Lava Tap de Chiapas, S. A. de C. V. (Personal directivo clave / servicios)	(455)	(411)
	<u>(127,901)</u>	<u>(53,795)</u>
Neto	<u>(\$ 127,901)</u>	<u>(\$ 53,598)</u>

(**) Se trata de cuentas con plazos menores a un año en condiciones similares de mercado.

14.2) Operaciones con partes relacionadas

Al 31 de diciembre de 2021 y de 2020 se celebraron las siguientes operaciones con partes relacionadas, las cuales fueron celebradas como si las condiciones de las contraprestaciones por operaciones celebradas con partes relacionadas fueran equivalentes a operaciones similares realizadas con terceros independientes, tal y como se muestra en la página siguiente.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2021 y 2020

	31 de diciembre de	
	2021	2020
<u>Ingresos comerciales:</u>		
Autobuses de Oriente, S. A. de C. V. (Accionista)	\$ 11,800	\$ 7,968
Autobuses Golfo Pacífico, S. A. de C. V. (Accionista)	6,468	4,862
Coordinados de México de Oriente, S. A. de C. V. (Accionista)	162	164
<u>Gastos:</u>		
Asistencia técnica (Nota 14.4)	(\$ 391,698)	(\$ 175,615)
Arrendamientos	(5,863)	(6,061)
Servicios de limpieza	(12,307)	(11,848)

14.3) Compensación al personal clave

El personal clave incluye a los directores, miembros del Consejo de Administración y Comités. Durante el ejercicio que concluye al 31 de diciembre de 2021 y 2020, la Compañía otorgó los siguientes beneficios al personal gerencial clave, al Consejo de Administración y a los distintos Comités de la Compañía:

	31 de diciembre de	
	2021	2020
Salarios y otros beneficios a corto plazo al personal clave (Nota 17.17) ^(*)	\$ 122,271	\$ 137,272
Emolumentos al Consejo de Administración y Comités	8,144	8,571

(*) En los ejercicios de 2021 y 2020, incluye costo de \$64,795 y \$66,083, y \$11,051 y \$15,650, respectivamente, por personal clave de directores de Aerostar y Airplan.

14.4) Contrato de asistencia técnica

En relación con la venta de las acciones serie BB celebrada en 1998, a Inversiones y Técnicas Aeroportuarias, S. A. de C. V. (ITA), la Compañía firmó un contrato de asistencia técnica con ITA, en el que esta y sus accionistas acordaron prestar servicios de administración y consultoría y transferir conocimientos y experiencia en la industria y tecnología a la Compañía a cambio de una contraprestación.

El contrato es por un plazo inicial de 15 años y se renueva automáticamente por periodos sucesivos de cinco años, a menos que una parte entregue a la otra un aviso de cancelación dentro de un plazo determinado previo a la fecha de vencimiento programada. La Compañía solo puede ejercer su derecho de terminación a través de resolución de los accionistas. ITA comenzó a prestar los servicios bajo el mencionado contrato el 19 de abril de 1999.

De acuerdo con el contrato, la Compañía acordó pagar una contraprestación anual equivalente a la cantidad que resulte mayor de un importe fijo o el 5% de las utilidades consolidadas de la Compañía antes de restar la contraprestación por asistencia técnica y antes del resultado integral de financiamiento, ISR, depreciación y amortización, determinadas de acuerdo con las NIF aplicables en México. A partir de 2003 el importe mínimo fijo es de USD\$2 millones (\$37.7 millones de pesos).

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

El importe mínimo fijo será incrementado anualmente por la tasa de inflación de Estados Unidos más el impuesto al valor agregado sobre el monto del pago. La Compañía celebró un convenio modificatorio al contrato de asistencia técnica y transferencia, en el que se especifica que la contraprestación se pagará trimestralmente a partir del 1 de enero de 2008, dichos pagos se restarán de la contraprestación anual.

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 los gastos por asistencia técnica fueron de \$391,698 y \$175,615, respectivamente, los cuales se encuentran en el estado de resultados consolidado dentro del rubro de costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos. ITA también tiene derecho al reembolso de los gastos incurridos en la prestación de los servicios bajo el contrato. Las acciones serie BB de ITA fueron afectadas a un fideicomiso de control para, entre otras cosas, asegurar el cumplimiento del contrato de asistencia técnica.

Nota 15 - Compromisos y contingencias:

Compromisos:

- a. A partir del 21 de mayo de 2015 la Compañía renta un espacio en Ciudad de México para oficinas bajo un contrato de arrendamiento con prórroga de 60 meses, renovable. La renta mensual es de USD\$28 (\$573 aproximadamente).

El total de pagos futuros mínimos derivados del contrato de arrendamiento no cancelables, que deberán satisfacerse en el futuro es como sigue:

Hasta un año	\$	6,884
Entre uno y tres años		<u>16,063</u>
Total	\$	<u>22,947</u>

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, la amortización por derecho de uso está incluida en gastos de administración el estado de resultados consolidado, fueron de aproximadamente de \$6,467 y \$6,304, respectivamente. Véase Nota 17.8

- b. El 22 de junio de 2018 la Compañía recibió por parte de la SCT la aprobación de los PMD para el quinquenio de 2019 a 2023 en los que la Compañía se comprometió a efectuar mejoras en dichos años.

El 19 de agosto de 2020 la agencia Federal de Aviación Civil aprueba a la Compañía la solicitud presentada de reprogramación (diferimiento) de ciertas inversiones correspondientes al año 2020 por un monto total de \$2,292,355, para ser cumplidas en 2021, debido a la contingencia por el COVID-19, que afectó las condiciones de la industria de producción y construcción, interrumpiendo continuar con las obras y celebrar nuevos contratos que se indican en el PMD 2019-2023.

Por otra parte, el 31 de marzo de 2021 la AFAC, autorizó la disminución y modificación de las inversiones de Capital previstas en el Plan Maestro de Desarrollo (PMD), para el periodo de 2019-2033, respecto a la revisión de tarifas máximas, sin ninguna penalidad.

Al 31 de diciembre de 2021 los compromisos de inversión de este PMD son como se muestran a continuación:

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

Periodo	Monto
2022	\$ 2,068,567
2023	<u>527,540</u>
	<u>\$ 2,596,107</u> ⁽¹⁾

(1) Cifras en pesos ajustadas al 31 de diciembre de 2021 con base en el Índice de Precios a la Construcción (IPCO) de conformidad con los términos del PMD.

- c. De conformidad con los términos de la compra del terreno en Huatulco que se dio en octubre de 2008, la Compañía tiene la obligación de construir 450 cuartos de hotel y para lo cual la Compañía tiene la intención de celebrar acuerdos con terceros para desarrollar el plan integral turístico de este proyecto sin una fecha límite. Al 31 de diciembre de 2020 existía una prórroga indefinida para este compromiso emitido por parte del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR). Durante el segundo trimestre de 2021 FONATUR liquidó a la Compañía \$286,283 por el acuerdo de terminación de contrato de compraventa del terreno en Huatulco, importe que fue el precio que pagó la Compañía inicialmente por el terreno. Al 31 de diciembre de 2021 ya no existen obligaciones que cumplir por parte de la Compañía con relación a este asunto.
- d. Como parte de sus compromisos, Aerostar se ha comprometido a financiar y completar ciertos proyectos de capital y reparación relacionados con el Aeropuerto LMM. Aerostar no tiene restricciones de tiempo para concluirlos, excepto que deben ser ejecutados en cualquier momento durante el periodo de vigencia del Acuerdo de concesión. En la medida en que se desarrollen dichos proyectos, los proyectos deben ser registrados como gastos incurridos o capitalizados y deben ser depreciados dependiendo de su naturaleza, como lo establecen las políticas contables de Aerostar. Los proyectos de capital serán capitalizados como parte de un activo intangible y serán depreciados a lo largo de las vidas útiles restantes de los mismos o del Acuerdo de concesión, el menor de los dos. Algunos proyectos no fueron incluidos en las obligaciones originales asumidas debido a ciertos factores de incertidumbre, la variabilidad de los costos futuros y el largo periodo de tiempo en el cual se cumplirán dichos compromisos. Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 Aerostar cumplió los compromisos pactados.

Contingencias:

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 la Compañía ha confirmado que los resultados de las disputas no pueden predecirse con exactitud, ya que se encuentran en el debido proceso legal y considera que no existen los elementos suficientes para determinar que en virtud que se resolvieran de forma adversa pudieran afectar significativamente la situación financiera consolidada de la Compañía.

- e. Las operaciones de la Compañía están sujetas a las leyes mexicanas federales y estatales, en adición a las leyes de Puerto Rico y Colombia por sus subsidiarias fuera de territorio mexicano.
- f. Cuando se llevó a cabo la licitación para la venta de las acciones (1998) de los Grupos Aeroportuarios, la SCT estableció y comunicó que las concesionarias podrían amortizar fiscalmente el valor de la concesión hasta en un 15% por año. En febrero 2012 la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en contra de esta resolución ha llevado a cabo una liquidación en contra de Cancún por un importe de \$865 millones de pesos, al considerar que la determinación de la amortización por el 15% no era válida en 2006 y 2007. La Compañía consideró que esto es improcedente ini-

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

ciándose el juicio de nulidad para aclarar esta decisión. Sin embargo, a afecto de acogerse al programa de condonación (programa de amnistía) previsto en el artículo Tercero Transitorio de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2013, en este ejercicio la Compañía se desistió parcialmente del juicio interpuesto por lo que hace a los créditos fiscales, mas no así, por la determinación del reparto adicional de utilidades, partida por la cual continúa el litigio. El riesgo en caso de que el juez no otorgue la razón a Cancún asciende a la cantidad de \$116 millones de pesos.

- g. Actualmente existen diversas demandas laborales en contra de la Compañía, principalmente relacionadas con terminación involuntaria. De resultar sentencias desfavorables para la Compañía estas no representan cantidades importantes. La Compañía está en proceso judicial a la fecha de este informe y no se ha emitido resolución definitiva alguna.
- h. El 21 de agosto de 2019 el pleno de la COFECE (Comisión Federal de Competencia Economía) notificó al Aeropuerto Internacional de Cancún, S. A. de C. V. de la resolución emitida el 25 de julio de 2019 en la que se determinó que: i) se acreditó la responsabilidad administrativa por haber incurrido en la práctica monopólica prevista en el artículo 56, fracción V de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE) (denegación de trato), y ii) se le impuso a la Compañía una multa por la cantidad de \$73 millones pesos, al respecto la Compañía ha impugnado la sanción administrativa impuesta por COFECE a través de la interposición de un juicio de amparo indirecto, una vez que existen los elementos para ello. La Compañía considera que una resolución final del juicio de amparo no se tendrá en un plazo menor a dos años a partir de la fecha de interposición, y en virtud de esto, la Compañía no tiene la obligación de pago de la multa antes de concluirse el procedimiento de amparo referido.
- i. El 17 de marzo de 2014, la Autoridad de Puertos de Puerto Rico (Autoridad de Puertos) presentó una demanda contra Aerostar y dos vendedores de combustibles del aeropuerto LMM alegando tener derecho a cierta tarifa que se cobra a los vendedores de combustible de aviación que se distribuye en el aeropuerto LMM y no Aerostar. El 7 de noviembre de 2018, el tribunal dictó sentencia en la que determinó, entre otras cosas, que los ingresos por la tarifa de la venta de combustible de aviación en el aeropuerto LMM son de Aerostar, pero autoriza a la Autoridad de Puertos a cobrar dos centavos adicionales por galón a los importadores de dicho combustible. Las partes apelaron la determinación y, el 31 de julio de 2020, el Tribunal de Apelaciones falló a favor de Aerostar determinando, entre otras cosas, que es Aerostar la única entidad con derecho a cobrar y retener el cargo por cada galón del combustible de aviación que se despacha en el aeropuerto LMM. El 31 de agosto de 2020, la Autoridad de Puertos acudió al Tribunal Supremo en apelación. A la fecha de este informe el proceso judicial continúa.

Nota 16 - Bases de preparación:

Los estados financieros consolidados de la Compañía al 31 de diciembre de 2021 y 2020 han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS, por sus siglas en inglés o NIIF) y sus interpretaciones (IFRS IC, por sus siglas en inglés) emitidas por el International Accounting Standard Board (IASB).

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

16.1) Bases de medición

Los estados financieros consolidados han sido preparados sobre la base del costo histórico, excepto por ciertos instrumentos financieros que son medidos al costo amortizado, como se explica en las políticas contables descritas más adelante.

Los estados financieros consolidados han sido preparados sobre la base de negocio en marcha.

16.2) Uso de estimaciones y juicios

La preparación de estados financieros consolidados requiere que la Administración de la Compañía realice juicios, estimaciones y supuestos que afectan la aplicación de las políticas contables y los montos de activos, pasivos, ingresos y gastos. Las áreas que involucran un mayor grado de juicio, o complejidad o las áreas en las que los supuestos y estimaciones son significativas para los estados financieros consolidados se describen en la Nota 19.

Las estimaciones y supuestos críticos son revisados regularmente. Las revisiones de las estimaciones contables son reconocidas en el periodo en que la estimación es revisada y en cualquier periodo futuro afectado.

Nota 17 - Resumen de las principales políticas contables:

17.1) Nuevas normas y modificaciones.

Las modificaciones que entraron en vigor a partir del 1 de enero de 2021 fueron:

- Modificaciones, NIIF 16 Concesiones de arrendamiento relacionadas con el COVID-19.
- Modificaciones a las NIIF 9, NIC 39, NIIF 7, NIIF 4 y NIIF 16- Reforma de la tasa de interés de referencia – Fase 2.

Estas modificaciones no tuvieron un impacto significativo para la Compañía.

Las modificaciones y mejoras a las normas que no son efectivas para los periodos anuales que terminan al 31 de diciembre de 2021 son las siguientes:

- Modificaciones a la NIIF 3 - Se realizaron modificaciones menores a la NIIF 3 Combinaciones de negocios para actualizar las referencias al Marco conceptual para la información financiera y agregar una excepción para el reconocimiento de pasivos y pasivos contingentes dentro del alcance de la NIC 37 Provisiones, pasivos contingentes y activos contingentes y a la Interpretación 21 Gravámenes. Efectiva a partir del 1° de enero de 2022.
- Modificaciones a la NIC 37 Contratos onerosos: costo de cumplir un contrato. Efectiva a partir del 1° de enero de 2022.
- Mejoras anuales a las normas NIIF 2018–2020 - Las siguientes mejoras se finalizaron en mayo de 2020 y serán efectivas a partir del 1 de enero de 2022:
 - a) NIIF 9 Instrumentos financieros: aclara qué comisiones y honorarios deben incluirse en la prueba del 10% para la baja de pasivos financieros.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

- b) NIIF 16 Arrendamientos: modificación del ejemplo ilustrativo 13 para eliminar la ilustración de los pagos del arrendador en relación con las mejoras de arrendamiento, para eliminar cualquier confusión sobre el tratamiento de los incentivos de arrendamiento.
- Modificaciones a la NIC 1 - Clasificación de pasivos como corrientes o no corrientes con base en los derechos que existan al final del período de reporte y sin tomar en cuenta expectativas acerca de si la entidad ejercerá su derecho a diferir la liquidación de un pasivo (por ejemplo, la recepción de una exención o incumplimiento de algún “covenant”). Efectiva a partir del 1° de enero de 2023.
 - Modificaciones a la NIC 1 y al Declaración de Práctica No.2 de la NIIF - Información a revelar sobre políticas contables. Efectiva a partir del 1° de enero de 2023.
 - Modificaciones a la NIC 8 - Definición de estimaciones contables. Efectiva a partir del 1° de enero de 2023.
 - Modificaciones a la NIC 12 - Impuesto diferido relacionado con activos y pasivos que surgen de una sola transacción. Efectiva a partir del 1° de enero de 2023.
 - Modificaciones a la NIIF 10 y NIC 28 Venta o contribución de activos entre el inversionista y su asociada o negocio conjunto. Fecha efectiva por definir.

Estas modificaciones no se espera que tengan un impacto significativo para la Compañía.

17.2) Consolidación y método de participación

Las subsidiarias consolidadas de la Compañía, por las que se tiene tenencia accionaria al 31 de diciembre de 2021 y 2020, se muestran a continuación:

	Porcentaje de participación (%)	Principal actividad
Aeropuerto de Cancún, S. A. de C. V. (**)	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Cozumel, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Mérida, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Huatulco, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Oaxaca, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Veracruz, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Villahermosa, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Tapachula, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Minatitlán, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Cancún Airport Services, S. A. de C. V. (*)	100%	Servicios aeroportuarios
Aerostar Airport Holdings, LLC	60%	Servicios aeroportuarios
Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte, S. A.	100%	Servicios aeroportuarios
RH Asur, S. A. de C. V.	100%	Servicios administrativos
Servicios Aeroportuarios del Sureste, S. A. de C. V.	100%	Servicios administrativos
Asur FBO, S. A. de C. V. (*)	100%	Servicios administrativos
Caribbean Logistics, S. A. de C. V. (*)	100%	Servicio de carga
Cargo RF, S. A. de C. V. (*)	100%	Servicio de carga

(*) Estas subsidiarias sub-consolidan en el Aeropuerto de Cancún.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

Aerostar reporta su información financiera en IFRS para propósitos de consolidar su información financiera con la información de la Compañía. El tipo de cambio utilizado al cierre de los ejercicios 2021 y 2020 fue de \$20.47 y \$19.91 pesos mexicanos por dólar respectivamente.

Información relevante de Aerostar y su participación no controladora significativa

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 la información financiera condensada de Aerostar, en donde se tiene una participación no controladora significativa, se presenta a continuación:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	2021	2020
<u>Estado de situación financiera condensado</u>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 2,295,087	\$ 804,634
Efectivo y equivalentes de efectivo restringido	123,081	5,055
Otros activos circulantes	183,284	566,031
Activo circulante	<u>2,601,452</u>	<u>1,375,720</u>
Pasivos financieros:		
Otro pasivo a corto plazo	(804,548)	(606,433)
Capital de trabajo	1,796,904	769,287
Activo fijo - Neto	126,494	151,971
Activo intangible - Neto	13,656,912	13,535,370
Otros activos a largo plazo	64,442	32,578
Deuda a largo plazo	(6,952,068)	(7,171,278)
Préstamo por pagar a la Compañía		(104,065)
Otros pasivos a largo plazo	(19,378)	(19,864)
Impuestos diferidos - Neto	(518,578)	(448,829)
Capital contable	<u>\$ 8,154,728</u>	<u>\$ 6,745,170</u>
	<u>Año que terminó el</u>	
	<u>31 de diciembre de</u>	
	2021	2020
<u>Estado de resultados condensado</u>		
Ingresos totales	\$ 3,652,835	\$ 2,902,238
Costos y gastos de operación	(1,939,555)	(1,956,081)
Otros ingresos		158,906
Resultado integral de financiamiento - Neto	(453,326)	(495,443)
Impuesto diferido a la utilidad	(57,529)	(60,684)
Utilidad neta del periodo	<u>1,202,425</u>	<u>548,936</u>
Efecto por conversión de moneda extranjera	(207,132)	(301,695)
Resultado integral	<u>\$ 995,293</u>	<u>\$ 247,241</u>

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

Por lo que respecta la participación no controladora en subsidiaria de Aerostar no se tienen restricciones significativas sobre la posibilidad de tener acceso a los activos o de utilizarlos para el pago de obligaciones.

Información de Airplan

Airplan registra y reporta su información financiera en IFRS tal como han sido adoptados en Colombia y sus correspondientes interpretaciones (CINIIF) emitidas por la IASB y en pesos colombianos. Para propósitos de consolidar Airplan en la Compañía, se hace una conversión a pesos mexicanos. El tipo de cambio utilizado al cierre de los ejercicios 2021 y 2020 fue de \$198.28 y \$171.53 pesos colombianos por peso mexicano, respectivamente.

a. Subsidiarias

Las subsidiarias son todas las entidades sobre las que la Compañía tiene el control. La Compañía controla otra entidad cuando está expuesta a, o tiene derecho a, rendimientos variables procedentes de su relación con la entidad y tiene la capacidad de afectar a los rendimientos a través de su poder sobre la misma. Los estados financieros de subsidiarias son incorporados en los estados financieros consolidados desde la fecha en que inicia el control hasta la fecha de término de este.

Las transacciones intercompañías, los saldos, ingresos y gastos en transacciones entre compañías del grupo fueron eliminadas. Los resultados no realizados también son eliminados. Las políticas contables de las subsidiarias son uniformes con las políticas adoptadas por la Compañía. El método de contabilización utilizado por la Compañía para las combinaciones de negocios es el método de adquisición. La Compañía define una combinación de negocios como una transacción en la que obtiene el control de un negocio, mediante el cual tiene el poder para dirigir y administrar las actividades relevantes del conjunto de activos y pasivos de dicho negocio con el propósito de proporcionar un rendimiento en forma de dividendos, menores costos u otros beneficios económicos directamente a los inversionistas.

La contraprestación transferida en la adquisición de una subsidiaria es el valor razonable de los activos transferidos, los pasivos incurridos y las participaciones en el capital emitidas por la Compañía. La contraprestación transferida incluye el valor razonable de cualquier activo o pasivo que resulte de un acuerdo de contraprestación contingente. Los activos identificables adquiridos, los pasivos y pasivos contingentes asumidos en una combinación de negocios son medidos inicialmente a su valor razonable en la fecha de su adquisición. La Compañía reconoce cualquier participación no controladora en la entidad adquirida con base en la parte proporcional de la participación no controladora en los activos netos identificables de la entidad adquirida.

Los costos relacionados con la adquisición se reconocen como gastos en el estado de resultados consolidado conforme se incurren.

El crédito mercantil es medido inicialmente como el exceso de la contraprestación pagada y el valor razonable de la participación no controladora en la subsidiaria adquirida sobre el valor razonable de los activos netos identificables y los pasivos adquiridos. Si la contraprestación transferida es menor al valor razonable de los activos netos de la subsidiaria adquirida en el caso de una compra a precio de ganga, la diferencia se reconoce directamente en el estado de resultado integral consolidado. Si la combinación de negocios es alcanzada por etapas, el valor en libros a la fecha de adquisición de la participación previamente mantenida por la Compañía en la entidad adquirida se remide a su valor razonable a la fecha de adquisición. Cualquier pérdida o ganancia que resulte de dicha remediación se reconoce en los resultados del ejercicio.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

b. Cambios en la participación de subsidiarias sin pérdida del control

Las transacciones con las participaciones no controladoras que no conducen a una pérdida de control se contabilizarán como transacciones en el capital contable; es decir, como transacciones con los accionistas en su condición de propietarios. La diferencia entre el valor razonable de la contraprestación pagada y la participación adquirida en el valor en libros de los activos netos de la subsidiaria se registra en el capital contable. Las ganancias o pérdidas por la venta de la participación no controladora también se registran en el capital contable.

c. Disposición de subsidiarias

Cuando la Compañía pierde el control en una entidad, cualquier participación retenida en dicha entidad se mide a su valor razonable, reconociendo el efecto en resultados. Posteriormente, dicho valor razonable es el valor en libros inicial para efectos de reconocer la participación retenida como asociada, negocio conjunto o activo financiero, según corresponda. Asimismo, los importes previamente reconocidos en otro resultado integral en relación con esa entidad se cancelan como si la Compañía hubiera dispuesto directamente de los activos o pasivos relativos. Esto implica que los importes previamente reconocidos en otro resultado integral sean reclasificados a resultados.

d. Adquisición por etapas

La adquisición adicional en una Inversión en negocio conjunto contabilizada bajo el método de participación se considera una combinación de negocios, la cual se lleva a cabo por etapas, por lo que el valor razonable de la participación previamente adquirida se revalúa.

e. Acuerdos conjuntos

Bajo la NIIF 11 las inversiones en acuerdos conjuntos se clasifican, ya sea como una operación conjunta o como un negocio conjunto dependiendo de los derechos y obligaciones contractuales de cada inversionista, en lugar de la estructura jurídica del acuerdo conjunto.

f. Negocios conjuntos

La participación en negocios conjuntos se contabiliza bajo el método de participación, después de haberse reconocido inicialmente al costo en el estado consolidado de situación financiera.

El 20 de febrero de 2020, nuestra subsidiaria Aeropuerto de Cancún celebró un acuerdo contractual con Aviation Investments, LLC, para establecer un negocio conjunto a través de una entidad legal separada llamada Airport Development Group, LLC acordando una participación del 50% cada una. La inversión inicial fue de USD\$500 (\$10,556). El contrato estipula que las decisiones sobre las actividades relevantes de la entidad requieren consentimiento unánime de ambas partes. La Compañía evaluó la naturaleza de la operación y determinó que era un negocio conjunto. Los negocios conjuntos se reconocen por el método de participación.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

g. Método de participación

Bajo el método de participación las inversiones se reconocen inicialmente al costo y se ajustan posteriormente para reconocer la participación en los resultados posteriores a la adquisición, así como los movimientos en los otros resultados integrales. Los dividendos recibidos o por cobrar de negocios conjuntos se reconocen como una reducción en el valor en libros de la inversión.

Cuando la participación de la Compañía en las pérdidas de un negocio conjunto iguala o excede su participación en el negocio conjunto (el cual incluye cualquier participación a largo plazo que en sustancia forma parte de la inversión neta de la Compañía en el negocio conjunto), la Compañía no reconoce pérdidas adicionales, a menos que haya incurrido en obligaciones o realizados pagos en nombre o por cuenta del negocio conjunto.

Las ganancias no realizadas en transacciones entre Compañías del Grupo y sus negocios conjuntos son eliminadas hasta el monto del interés del Grupo en el negocio conjunto. Las pérdidas no realizadas son también eliminadas a menos que la transacción provea alguna evidencia de deterioro del activo transferido. Las políticas contables de las inversiones contabilizadas bajo el método de participación han cambiado cuando ha sido necesario para asegurar la consistencia con las políticas adoptadas por la Compañía.

17.3) Conversión de monedas extranjeras

Moneda funcional y de reporte

Las partidas incluidas en los estados financieros de cada una de las entidades que conforman la Compañía se miden en la moneda del entorno económico primario donde opera cada entidad, es decir, su "moneda funcional". El peso mexicano es la moneda de informe y funcional, y los estados financieros consolidados se presentan en miles de pesos mexicanos.

17.3.1) Consolidación de subsidiarias con moneda funcional distinta a su moneda de presentación

Los resultados y la situación financiera de Aerostar y Airplan (las cuales no tienen monedas que correspondan a economías hiperinflacionarias) que tiene una moneda funcional distinta de la moneda de informe se convierten a la moneda de informe, como se muestra a continuación.

- (i) Los activos y pasivos reconocidos en el estado de situación financiera se convierten al tipo de cambio de la fecha de cierre de dicho estado de situación financiera.
- (ii) El capital de cada estado de situación financiera presentado es convertido al tipo de cambio histórico.
- (iii) Los ingresos y gastos reconocidos en el estado de resultados se convierten al tipo de cambio promedio de cada mes (excepto cuando este promedio no es una aproximación razonable del efecto derivado de convertir los resultados a los tipos de cambio vigentes a las fechas de las operaciones; en cuyo caso se utilizaron esos tipos de cambio).
- (iv) Las diferencias en cambios resultantes se reconocen como otras partidas del resultado integral.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

El crédito mercantil y los ajustes de valor razonable que surgen en la fecha de adquisición de una operación extranjera para medirlos a su valor razonable, se reconocen como activos y pasivos de la entidad extranjera y son convertidos al tipo de cambio de cierre.

17.3.2) Operaciones en moneda extranjera y resultados por fluctuaciones cambiarias

Las transacciones en monedas extranjeras se registran en la moneda funcional aplicando los tipos de cambio vigentes a la fecha de su operación o el tipo de cambio vigente a la fecha de valuación.

Las diferencias que surgen por fluctuaciones en los tipos de cambio entre las fechas de las transacciones y la de su liquidación o valuación al cierre del ejercicio se reconocen en el estado de resultados consolidado.

17.4) Efectivo y equivalentes de efectivo

El efectivo y equivalentes de efectivo incluyen el efectivo de caja, depósitos bancarios y otras inversiones de gran liquidez, con vencimiento original de tres meses o menos, con realización inmediata y con riesgos de poca importancia por cambios en su valor. Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 el efectivo y equivalentes de efectivo consistían principalmente en depósitos bancarios en pesos y dólares e inversiones en papel bancario y gubernamental en pesos.

17.5) Derechos fiduciarios

Para la administración de los recursos de la concesión y el pago de las obligaciones a cargo de Airplan se constituye un fideicomiso al cual transfiere la totalidad de los ingresos brutos recibidos como remuneración del contrato y todos los recursos de deuda y capital que obtenga para la ejecución de la concesión.

17.6) Efectivo restringido

El efectivo restringido incluye efectivo que están restringidos en cuanto a retiro o uso. La naturaleza de las restricciones incluye restricciones impuestas por los acuerdos de financiación, fondos de agencias federales relacionados con el gasto de capital. Aerostar mantiene efectivo restringido por PFC por un monto de \$123,081 y \$5,055 al 31 de diciembre de 2021 y 2020, respectivamente. Véanse Nota 5.1.

El efectivo restringido se presenta como corriente si se espera que se utilice dentro de los 12 meses a partir de la fecha de presentación. Cualquier fondo restringido más allá de los 12 meses se registra como no corriente. El efectivo restringido se presenta en el estado de flujos de efectivo dentro de las actividades de inversión, ya que está relacionado con la inversión en infraestructura aeroportuaria.

17.7) Activos financieros

- a. Clasificación. - La Compañía clasifica sus activos financieros en las siguientes categorías de medición: a) aquellos que se miden a costo amortizado y b) aquellos que se miden subsecuentemente a su valor razonable (ya sea con cambios en otros resultados integrales, o en resultados), de los cuales actualmente no posee la Compañía. La clasificación depende del modelo de negocio de la Compañía para la administración de los activos financieros y de los términos contractuales de los flujos de efectivo. La Compañía reclasifica los activos financieros cuando, y solo cuando, cambia su modelo de negocio para la administración de esos activos. Los activos financieros de la Compañía

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

se miden a costos amortizados dado que los términos contractuales cumplen con el requisito de SPPI (Solo Pago de Principal Integral e intereses), y el método de negocio de la Compañía es el de recolectar los flujos de efectivo.

- b. Medición. - En el reconocimiento inicial, los activos financieros a costo amortizado se miden a su valor razonable más costos de transacción directamente atribuibles a su adquisición. Los costos de transacción de activos financieros a valor razonable (con cambios a través de resultados u otros resultados integrales) se registran en resultados en el momento en el que ocurren. Para los activos medidos a valor razonable, las ganancias y pérdidas se registrarán en resultados o en otros resultados integrales. Los activos financieros con derivados implícitos son considerados en su totalidad cuando se determine si los flujos de efectivo son únicamente pagos del principal e intereses. Las cuentas por cobrar son activos financieros no derivados con pagos fijos o determinados que no cotizan en un mercado activo. Se incluyen como activos circulantes, excepto por vencimientos mayores a 12 meses después de la fecha del estado de situación financiera. Estos son clasificados como activos no circulantes. Los préstamos y cuentas por cobrar se valúan inicialmente al valor razonable más los costos de transacción directamente atribuibles, y posteriormente al costo amortizado.
- c. Deterioro. - Las pérdidas por deterioro se presentan como pérdidas por deterioro netas dentro del resultado operativo. Las recuperaciones posteriores de importes previamente cancelados se acreditan contra la misma línea. Para las cuentas por cobrar, la Compañía aplica el enfoque simplificado permitido por la NIIF 9, que requiere que las pérdidas esperadas sobre la vida del instrumento se reconozcan desde el reconocimiento inicial de las cuentas por cobrar. Ver Nota 6.

17.8) Arrendamientos

17.8.1) En su calidad de arrendador

El arrendamiento de espacio que realiza la Compañía en su calidad de arrendador en las terminales se documenta mediante contratos, ya sea con rentas fijas mensuales o cuotas basadas en la cantidad que resulte mayor de una cuota mínima mensual o de un porcentaje de los ingresos mensuales de los arrendatarios.

Los bienes arrendados al formar parte de los bienes concesionados y al no pertenecer a la Compañía no transfieren los riesgos y beneficios relativos a la propiedad y son clasificados como arrendamientos operativos.

Los ingresos procedentes de los arrendamientos operativos se reconocen en el estado de resultados integral en ingresos de servicios no aeronáuticos de forma lineal a lo largo del plazo de arrendamiento.

17.8.2) En su calidad de arrendatario

Los arrendamientos se reconocen como Derecho de uso y un pasivo por arrendamiento en la fecha en que el activo arrendado está disponible para uso por la Compañía.

Los activos y pasivos por derecho de uso de activos en arrendamiento que surge de un arrendamiento de acuerdo con la NIIF 16 "Arrendamiento" se mide inicialmente sobre la base de valor presente. Los pasivos por arrendamiento incluyen el valor presente neto de los siguientes pagos por arrendamiento: i) pagos fijos, menos cualquier incentivo por arrendamiento por cobrar, ii) pago de arrendamiento variable

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

que se basa en un índice o tasa, inicialmente medido utilizando el índice o tasa a la fecha de inicio y iii) montos que la Compañía espera pagar bajo garantía de valor residual.

Los pagos de arrendamiento deben descontarse utilizando la tasa de interés implícita en el arrendamiento. En el caso de la Compañía no es factible determinar fácilmente la tasa de interés, por lo que se utiliza la tasa de endeudamiento incremental del arrendatario, que es la tasa que el arrendatario individual tendría que pagar para pedir prestados los fondos necesarios para obtener un activo de valor similar al activo por derecho de uso en un entorno económico similar con términos, seguridad y condiciones similares.

Para determinar la tasa incremental de financiamiento, la Compañía:

- Cuando sea posible, utiliza el financiamiento reciente de terceros recibido por el arrendatario como punto de partida, ajustado para reflejar los cambios en las condiciones de financiamiento desde que se recibió el financiamiento de terceros.
- Utiliza otros enfoques donde comienza con una tasa de interés libre de riesgo ajustada por el riesgo de crédito para los arrendamientos mantenidos que no cuentan con financiamiento reciente de terceros, y
- Aplica ajustes específicos al arrendamiento, por ejemplo, plazo, país, moneda y garantías.

Los pagos de arrendamiento se asignan entre el principal y el costo financiero. El costo financiero se carga a resultados durante el periodo de arrendamiento con el fin de producir una tasa de interés periódica constante sobre el saldo restante del pasivo para cada periodo.

Los activos por Derecho de uso se miden:

- Importe de la medición inicial pasivo del arrendamiento.
- Cualquier pago de arrendamiento realizado en o antes de la fecha de comienzo del arrendamiento menos cualquier incentivo de arrendamiento recibido.
- Cualquier costo directo inicial.

Los activos por derecho de uso generalmente se deprecian en línea recta durante el periodo más corto entre la vida útil del activo y el plazo de arrendamiento y se presenta en el gasto de depreciación en el estado de resultados.

Los pagos asociados a los arrendamientos de corto plazo y los arrendamientos de activos de corto plazo y los de bajo valor se reconocen bajo el método de línea recta como un gasto en resultados. Los arrendamientos a corto plazo son arrendamientos con un plazo de arrendamiento de 12 meses o menos.

Al determinar el plazo del arrendamiento, la Compañía considera todos los hechos y circunstancias que crean un incentivo económico para ejercer una opción de extensión. La valuación de certeza razonable solo se revisa si ocurre un evento significativo o un cambio significativo en las circunstancias que afecta a esta evaluación y que está dentro del control del arrendatario. Al 31 de diciembre de 2021 no existen contratos por los que se tenga certeza razonable para extender plazos del arrendamiento.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

17.9) Terreno, mobiliario y equipo

Las partidas de mobiliario y equipo se reconocen al costo menos su depreciación acumulada. El costo incluye los gastos directamente atribuibles a la adquisición de estos activos y todos los gastos relacionados con la ubicación del activo en el lugar y en las condiciones necesarias para que pueda operar de la forma prevista por la Compañía.

Los terrenos se reconocen al costo y no son depreciados. La depreciación del resto de las partidas de mobiliario y equipo se calcula con base en el método de línea recta para distribuir su costo a su valor residual durante sus vidas útiles estimadas. Las vidas útiles a la fecha de adquisición del mobiliario y equipo son los que se muestran a continuación:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	2021	2020
Equipo de oficina	10 a 20%	10 a 20%
Maquinaria y equipo	10 a 20%	10 a 20%
Equipo de cómputo	20 a 33%	20 a 33%
Equipo de transporte	20 a 25%	20 a 25%
Mejoras a locales arrendados	10%	10%

Los valores residuales, la vida útil y método de depreciación de los activos se revisan y ajustan, de ser necesario, de forma anual.

17.9.1) Terrenos

Los terrenos representan una extensión territorial donde se tiene la obligación para construir 450 cuartos de hotel en conjunto con el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) en Huatulco, los cuales están registrados a su costo y no son depreciables. FONATUR y la Compañía celebraron un acuerdo de terminación de contrato de compraventa del terreno en Huatulco, devolviendo FONATUR a la Compañía \$286,283, importe que fue el precio que pagó la Compañía inicialmente por el terreno. Véase Nota 15.c

17.10) Activos intangibles

17.10.1) Concesiones

Los aeropuertos que forman parte de la Compañía realizaron el análisis de los criterios que se deben tomar en cuenta para saber si están dentro del alcance de la IFRIC 12:

- a. El otorgante controla o regula qué servicios debe proporcionar el operador con la infraestructura, a quién debe proporcionarlos, a qué precio,
 - El otorgante no necesita tener un control completo del precio; es suficiente que el precio sea regulado por el otorgante, el contrato o el regulador;
 - El otorgante puede controlar el precio a través de un mecanismo de límite, y

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

- El precio puede variar desde arreglos de precios fijos hasta aquellos basados en una fórmula hasta un precio máximo.
- b. El otorgante controla, a través de la propiedad, el derecho de beneficios o de otro modo, cualquier interés residual significativo en la infraestructura al final del plazo del acuerdo.

Tomando en consideración lo anterior, dichos criterios son aplicables a cada una de las concesiones que la Compañía cuenta, es por eso que se considera que su medición y determinación estará en el alcance de la IFRIC 12. En adición a que al final de todas las concesiones todos los bienes pasan a ser propiedad de la nación en la que se encuentra ubicada la concesión.

Dentro del alcance de la IFRIC 12, los respectivos activos pueden ser clasificados como:

- Activos financieros: cuando el concedente establece un derecho incondicional a recibir flujos de efectivo u otros activos financieros independientemente del uso del servicio público por los usuarios.
- Activos intangibles: únicamente cuando los contratos correspondientes no establecen un derecho contractual a recibir flujos de efectivo u otros activos financieros del concedente, independientemente del uso del servicio público por parte de los usuarios. Las concesiones aeroportuarias han sido consideradas dentro de alcance de la IFRIC 12 como un activo intangible por cumplir con lo expuesto anteriormente y no se han reconocido activos financieros.

México

Los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias mexicanas, y las concesiones aeroportuarias incluyen la adquisición de las nueve concesiones aeroportuarias y los derechos adquiridos.

La amortización de las concesiones en México se calcula utilizando el método de línea recta sobre la vida útil estimada de las concesiones; (plazo original de 50 años a partir del 1 de noviembre de 1998) 27 años al 31 de diciembre de 2021.

Aerostar

El activo intangible consiste en derechos sobre la concesión aeroportuaria, y que se adicionan costos relacionados con mejora en la infraestructura aeroportuaria, se reconoce menos la amortización acumulada y las pérdidas por deterioro.

La amortización se calcula utilizando el método de línea recta durante el plazo del Acuerdo (40 años); 31 años al 31 de diciembre de 2021.

Airplan

En el caso Airplan se registra como intangible el derecho otorgado por el Contrato de Concesión No.8000011-OK y Licitación Pública No.10000001OL2010, respectivamente, a través del cual los concedentes ceden a la Compañía los ingresos regulados y no regulados correspondientes cada uno de los aeropuertos objeto de la concesión.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

A su vez los costos por préstamo que tengan relación con las obras en ejecución forman parte del intangible.

El activo intangible resultante del reconocimiento y actualización de los ingresos estimados del contrato se amortiza con base en línea recta hasta el año en que considera el aseguramiento total del retorno de su inversión. La amortización se reconoce en los resultados del periodo.

La vida útil para la amortización se determinó como el tiempo que dure la concesión y la amortización se calcula con base lineal con base en los años en los que se espera la recuperación del ingreso esperado del modelo financiero que tiene la Compañía. El plazo mínimo de la concesión es al 2015; sin embargo, de conformidad con las obras complementarias realizadas y la medición del ingreso esperado contra el ingreso generado, la concesión tendrá una vida útil hasta el ejercicio 2032, 11 años al 31 de diciembre de 2021.

17.10.2) Licencias, Operación Directa Comercial (ODC) y Derechos comerciales

Se reconocen a su costo menos la amortización acumulada y las pérdidas por deterioro reconocidas. Se amortizan en línea recta de acuerdo con la estimación de su vida útil, determinada con base en la expectativa de generación de beneficios económicos futuros y están sujetas a pruebas de deterioro cuando se identifican indicios. Las vidas útiles están ligadas a la vida útil de las concesiones (Ver Nota 17.10.1).

Las vidas útiles estimadas, remanentes, al 31 de diciembre de 2021 son como sigue:

Licencias México	27 años
ODC México	27 años
Derechos comerciales Aerostar	31 años
Derechos comerciales Airplan	11 años

17.10.3) Crédito Mercantil

El crédito mercantil representa el exceso del costo de adquisición de una subsidiaria sobre la participación de la Compañía en el valor razonable de los activos netos identificables adquiridos determinado a la fecha de adquisición y no es sujeto a amortización. El crédito mercantil se presenta por separado en el estado de situación financiera consolidado y se reconoce a su costo menos las pérdidas acumuladas por deterioro, las cuales no se revierten. Las ganancias o pérdidas en la disposición de una entidad incluyen el valor en libros del crédito mercantil relacionado con la entidad vendida.

17.10.4) Activos intangibles adquiridos en una combinación de negocios

Cuando se adquiere un activo intangible en una combinación de negocios se reconoce a su valor razonable a la fecha de adquisición. Con posterioridad los activos intangibles adquiridos en una combinación de negocios, como los derechos comerciales, se reconocen a su costo menos la amortización acumulada y el importe acumulado de las pérdidas por deterioro. Ver vidas útiles de estos derechos en la nota 17.10.2.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

17.11) Deterioro de activos

El crédito mercantil y los activos intangibles de vida útil indefinida no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas de deterioro, o con mayor frecuencia si existen eventos o circunstancias que indiquen que podrían verse afectados. Otros activos se someten a pruebas de deterioro cuando eventos o cambios en circunstancias indiquen que el valor en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro por el valor en libros del activo que exceda su valor recuperable. El valor recuperable es el mayor entre el valor razonable de un activo menos sus costos de disposición y su valor en uso. Para efectos de evaluar el deterioro, los activos se agrupan en los niveles más bajos para los que existan flujos de efectivo identificables por separado, que son en gran medida independientes de los flujos de efectivo de otros activos o la Compañía de activos (unidades generadoras de efectivo). Los activos no financieros deteriorados distintos al crédito mercantil se revisan para determinar la posible reversión del deterioro al final de cada periodo de reporte.

17.12) Cuentas por pagar

Las cuentas por pagar son obligaciones con acreedores por compras de bienes o servicios adquiridos en el curso normal de las operaciones de la Compañía. Cuando se espera pagarlas en un periodo de un año o menos desde la fecha de cierre, se presentan en el pasivo circulante. En caso de no cumplir lo mencionado se presentan en el pasivo no circulante.

Las cuentas por pagar se reconocen inicialmente a su valor razonable y posteriormente se miden al costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva.

17.13) Préstamos bancarios y deuda a largo plazo

Los préstamos de instituciones financieras se reconocen inicialmente a su valor razonable, neto de los costos incurridos en la transacción. Estos financiamientos se registran posteriormente a su costo amortizado; cualquier diferencia entre los fondos recibidos (neto de los costos de transacción) y el valor de redención se reconoce en el estado de resultados consolidados durante el periodo de financiamiento, utilizando el método de tasa de interés efectiva.

17.13.1) Costos de refinanciamiento

Cuando los flujos de efectivo contractuales de un activo financiero se renegocian o modifican de otro modo y la renegociación o modificación no da lugar a la baja en cuentas de ese activo financiero, la Compañía volverá a calcular el valor en libros bruto del activo financiero y reconocerá una modificación de ganancia o pérdida en utilidad o pérdida. El valor en libros bruto del activo financiero se volverá a calcular como el valor presente de los flujos de efectivo contractuales renegociados o modificados que se descuentan a la tasa de interés efectiva original del activo financiero (o tasa de interés efectiva ajustada por crédito para los activos financieros adquiridos u originados con deterioro crediticio originados activos) o, cuando corresponda, la tasa de interés efectiva revisada. Todos los costos o comisiones incurridos ajustan el valor en libros del activo financiero modificado y se amortizan durante el plazo restante del activo financiero modificado.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2021 y 2020

17.13.2) Costos por préstamos

Los costos por préstamos específicos y generales directamente atribuibles a la construcción de activos calificables son capitalizados durante el periodo de construcción y preparación del activo para su uso. Activos calificables son aquellos que requieren un periodo sustancial para estar listos y poder ser usados (generalmente mayor a un año). Los ingresos financieros obtenidos por inversiones temporales hechas con dinero proveniente de préstamos específicos que serán utilizados para la construcción de activos calificables se disminuyen de los costos financieros elegibles para capitalización.

La capitalización de costos por préstamos en moneda extranjera que suponen la generación de intereses y pérdida por fluctuación cambiaria, únicamente se capitalizan hasta el monto de intereses que habría generado un préstamo en moneda nacional, con condiciones similares de tiempo.

17.14) Baja de pasivos financieros

La Compañía da de baja los pasivos financieros si, y solo sí, las obligaciones de la Compañía se cumplen, cancelan o expiran.

17.15) Provisiones

Las provisiones de pasivo representan una obligación legal presente o una obligación asumida como resultado de eventos pasados en las que es probable una salida de recursos para cumplir la obligación y en las que el monto ha sido estimado confiablemente. Las provisiones no son reconocidas para pérdidas operativas futuras.

Las provisiones se miden al valor presente de los gastos que se esperan sean requeridos para cumplir la obligación utilizando una tasa antes de impuestos que refleje las consideraciones actuales del mercado del valor del dinero a través del tiempo y el riesgo específico de la obligación. El incremento de la provisión derivado del paso del tiempo se reconoce como gasto por interés.

Cuando existen obligaciones similares, la probabilidad de que se produzca una salida de recursos económicos para su liquidación se determina considerándolas en su conjunto. En estos casos, la provisión así estimada se reconoce aun y cuando la probabilidad de la salida de flujos de efectivo respecto de una partida específica considerada en el conjunto sea remota.

17.16) ISR diferido e ISR sobre dividendos

El gasto por impuestos a la utilidad comprende el impuesto causado y el diferido. El impuesto se reconoce en el estado de resultados consolidados, excepto cuando se relaciona con partidas reconocidas directamente en otras partidas de la utilidad integral o en el capital contable. En este caso, el impuesto también se reconoce en otras partidas del resultado integral o directamente en el capital contable, respectivamente.

El ISR diferido se registra con base en el método de pasivos con enfoque integral, el cual consiste en reconocer un impuesto diferido para todas las diferencias temporales entre los valores contables y fiscales de los activos y pasivos que se esperan materializar en el futuro a las tasas promulgadas a la fecha de los estados financieros consolidados. Véase Nota 13.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

El impuesto a la utilidad diferido activo solo se reconoce en la medida que sea probable que se obtengan utilidades fiscales futuras contra los que se puedan utilizar las diferencias temporales pasivas.

El impuesto a la utilidad diferido de las diferencias temporales que surge de inversiones en subsidiarias es reconocido, excepto cuando el periodo de reversa de las diferencias temporales es controlado por la Compañía y es probable que las diferencias temporales no se reviertan en un futuro cercano.

Los saldos de impuestos a la utilidad diferidos, activo y pasivo se compensan cuando existe el derecho legal exigible de cada entidad a compensar impuestos corrientes activos con impuestos corrientes pasivos y cuando los impuestos a la utilidad diferidos activos y pasivos son relativos a la misma autoridad fiscal.

El cargo por impuesto a las utilidades causado se calcula con base en las leyes fiscales aprobadas en México a la fecha del estado de situación financiera consolidado.

El impuesto a la utilidad causado se compone del ISR, el cual se registra en los resultados del año en que se causan. Este se basa en las utilidades fiscales.

Para determinar el ISR la tasa aplicable en México del 2021 y 2020 fue 30%, la tasa aplicable para Airplan de acuerdo con la legislación colombiana para el 2021 y 2020 fue 31% y 32% respectivamente y la tasa aplicable para Aerostar, de acuerdo con la legislación de Puerto Rico para el 2021 y 2020 fue de 10%, respectivamente.

Aerostar y Airplan cuentan con utilidades no distribuidas que, si se pagan como dividendos, estarían sujetas al impuesto a cargo del beneficiario. Existe una diferencia temporal gravable, pero no se reconoce ningún pasivo por impuestos diferidos, ya que la Compañía como entidad controladora es capaz de controlar el momento de las distribuciones de esta subsidiaria y no se espera que distribuya estos beneficios en el futuro previsible, ya que primero ambas compañías tendrían que pagar sus deudas bancarias o privadas, y posteriormente decretar los dividendos.

17.17) Beneficios a los empleados

El valor presente de las obligaciones de beneficios definidos se determina descontando los flujos de efectivo futuro estimados usando las tasas de interés de bonos corporativos de alta calidad crediticia denominados en la misma moneda en la que los beneficios serán pagados y que tienen términos de vencimiento que se aproximan a los términos de la obligación por pensiones. En aquellos países donde no existe un mercado profundo de dichos bonos se utilizan las tasas de interés de bonos gubernamentales.

El costo de interés neto se calcula aplicando la tasa de descuento al saldo neto de la obligación por beneficios definidos y al valor razonable de los activos del plan. Este costo se incluye en el gasto por beneficios a empleados en el estado de resultados consolidado.

Las ganancias y pérdidas por remediciones derivadas de ajustes por experiencia y cambios en los supuestos actuariales se reconocen en el periodo en el que ocurren directamente en otros resultados integrales. Se incluyen en los resultados acumulados en el estado de variaciones en el capital contable y los saldos del pasivo en el estado de situación financiera consolidado.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

Variaciones en el valor presente de la obligación por beneficios definidos que resultan de modificaciones o reducciones del plan se reconocen inmediatamente en resultados como costos de servicios pasados.

Beneficios por terminación

Los beneficios por terminación se pagan cuando la relación laboral se termina antes de la fecha normal de retiro o cuando un empleado acepta voluntariamente la terminación a cambio de estos beneficios. La Compañía reconoce los beneficios por terminación en la primera de las siguientes fechas: a) está comprometido a poner fin a la relación laboral de los empleados de acuerdo con un plan formal detallado sin tener la posibilidad de eludir su obligación, y b) cuando la entidad reconoce costos por reestructuración de acuerdo con lo establecido en la NIC 37 e involucra pagos de beneficios por terminación. En el caso de una oferta que promueva la terminación voluntaria, los beneficios por terminación se valúan con base en el número esperado de empleados que aceptaran la oferta. Los beneficios que vencen 12 meses después de la fecha de reporte se descuentan a su valor presente. El cargo a resultados por los ejercicios concluidos al 31 de diciembre de 2021 y 2020 fue de \$2,866 y \$2,382, respectivamente. Véase Nota 4.

Obligaciones a corto plazo

Los pasivos por sueldos y salarios, incluidos los beneficios no monetarios y permisos por enfermedad acumulados, que se esperan liquidar completamente dentro de los 12 meses posteriores al final del periodo en que los empleados prestan el servicio relacionado, se reconocen en relación con el servicio de los empleados hasta el final del periodo y se miden por los montos que se espera pagar cuando se liquiden los pasivos. Los pasivos se presentan como obligaciones circulantes por beneficios a los empleados en el estado de situación financiera consolidado.

Participación en las utilidades

El Grupo reconoce un pasivo y un gasto por participación en las utilidades con base en un cálculo que toma en cuenta la utilidad atribuible a los accionistas de la Compañía después de ciertos ajustes, o en su caso, tres meses de sueldo topado, el que resulte menor. El Grupo reconoce una provisión cuando está obligado contractualmente o cuando existe una práctica pasada que genera una obligación implícita.

17.18) Capital contable

El capital social, las reservas de capital y las utilidades acumuladas se expresan a su costo histórico. Las reservas de capital consisten en reserva legal, reserva para recompra de acciones propias.

17.19) Utilidad por acción básica y diluida

La utilidad por acción básica es el resultado de dividir la utilidad de la participación controladora (\$5,983,747 y \$1,972,319) entre el promedio ponderado de acciones en circulación durante 2021 y 2020. Por los periodos del 1° de enero al 31 de diciembre de 2021 y 2020, el número de acciones fue de 300 millones. La utilidad por acción básica ordinaria de 2021 y 2020, fue de \$19.95 y \$6.57, respectivamente, se expresa en pesos. La utilidad por acción diluida es igual a la utilidad por acción básica.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

17.20) Información financiera por segmentos

La información por segmentos se presenta de manera consistente con los informes internos proporcionados a la Dirección General encargada de la toma de decisiones operativas, que es el órgano responsable de la toma de decisiones operativas, de asignar los recursos y evaluar el rendimiento de los segmentos de operación.

La Compañía determina y evalúa la actuación de sus aeropuertos, uno a uno, después de considerar el prorrateo de costos de personal y otros costos de “Servicios”, que es la subsidiaria de la Compañía en México que contrata a ciertos empleados de la Compañía. La actuación de (Servicios) se determina y evalúa en forma separada por la Compañía. Todos los aeropuertos prestan sustancialmente los mismos servicios a sus clientes. En la Nota 2 se muestra información financiera relativa a los segmentos de la Compañía, la cual incluye el Aeropuerto de Cancún y subsidiarias (Cancún) mostrando por separado dada su importancia a Aerostar Airport Holdings (Aerostar) y Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte (Airplan), el Aeropuerto de Villahermosa (Villahermosa), el Aeropuerto de Mérida (Mérida) y Servicios. La información financiera de los seis aeropuertos restantes, RH Asur, S. A. de C. V. y los de la Compañía tenedora (incluyendo la inversión de la Compañía en sus subsidiarias) han sido agrupados y se incluyen en la columna de Otros. La eliminación de la inversión de la Compañía en sus subsidiarias se incluye en la columna de Ajustes de Consolidación.

Los recursos son asignados a los segmentos considerando la importancia que tiene cada uno de ellos en la operación de la entidad. Las operaciones entre segmentos operativos se registran a su valor de mercado.

17.21) Reconocimiento de ingresos

Las políticas contables para ingresos de la Compañía provenientes de contratos con clientes se explican en la Nota 3.

17.22) Subvenciones del gobierno

Las subvenciones del gobierno se reconocen a su valor razonable cuando hay una garantía razonable de que la subvención será recibida y la Compañía cumplirá con todas las condiciones estipuladas.

Las subvenciones del gobierno relacionadas con los ingresos se presentan como parte del resultado del período como deducciones de los gastos con los que se relacionan. Las subvenciones recibidas en compensación por gastos o con el propósito de prestar apoyo financiero inmediato a la entidad, sin costos posteriores relacionados, se reconoce en el resultado del periodo en que se convierta en exigible.

Las subvenciones del gobierno relacionadas con activos se presentan en el estado de situación financiera como deducciones del importe en libros de los activos con los que se relacionan. Se reconoce en resultados a lo largo de la vida del activo que se amortiza como una reducción del gasto relacionado que la subvención pretende compensar.

Las subvenciones del gobierno se reconocerán en resultados sobre una base sistemática a lo largo de los periodos en los que la entidad reconozca como gasto los costos relacionados que la subvención pretende compensar.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

En la nota 4.1 se revela información sobre la forma en que la Compañía registra las subvenciones del Gobierno recibidas como recuperación de gastos.

Nota 18 - Administración de riesgos financieros:

La Compañía está expuesta a riesgos financieros que se derivan de cambios en las tasas de interés, tipo de cambio, riesgo de precio, riesgo de liquidez y riesgo de crédito. La Compañía mantiene y controla las operaciones de control de tesorería y riesgos financieros globales a través de prácticas aprobadas por la Dirección General y el Consejo de Administración de la Compañía.

En esta nota se presenta información respecto de la exposición de la Compañía a cada uno de los riesgos mencionados, los objetivos, las políticas y los procedimientos de la Compañía para medir y administrar el riesgo.

Los principales riesgos a los que está sujeta la Compañía son:

- 18.1) Riesgo de mercado
- 18.1.1) Riesgo de tasa de interés
- 18.1.2) Riesgo de tipo de cambio
- 18.1.3) Riesgo de precio
- 18.2) Riesgo de liquidez
- 18.3) Riesgo de crédito - calidad crediticia

18.1) Riesgos de Mercado

18.1.1) Riesgo de tasas de interés

La Compañía cuenta con préstamos bancarios para financiar parcialmente sus operaciones. Estas transacciones exponen a la Compañía al riesgo de tasa de interés, con la principal exposición al riesgo de tasas variables de interés resultantes de cambios en las tasas de referencia del mercado utilizadas (los bancos cobran intereses sobre la base de la tasa TIIE a 28 días más 1.25 puntos en 2021 y 2020), que se aplican a los préstamos bancarios que tiene la Compañía con vencimiento en 2022 y 2024, los cuales se liquidaron anticipadamente. A partir de septiembre 2021 el banco Santander cobra intereses sobre la base de la tasa TIIE a 28 días más 1.50 puntos con vencimiento en 2024 y a partir de octubre 2021 el banco BBVA México cobra intereses sobre la base de la tasa TIIE a 28 días más un margen aplicable que fluctúa entre 1.40 a 1.90 puntos con vencimiento en 2028.

Respecto al análisis de sensibilidad se ha observado que durante 2021 y 2020 la tasa de referencia utilizada por la Compañía (TIIE) ha permanecido estable. Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 no se tienen préstamos a tasa LIBOR. Partiendo de este hecho el riesgo se considera bajo, derivado de la materialidad del posible efecto.

18.1.2) Riesgo de tipo de cambio

La Compañía está expuesta al riesgo por cambios en el valor del peso mexicano frente al dólar estadounidense. Históricamente, una parte significativa de los ingresos generados por la Compañía (derivados principalmente de las tarifas cobradas a los pasajeros internacionales) son denominados en dólares estadounidenses, a pesar de eso, los ingresos son facturados en pesos al tipo de cambio promedio del mes anterior y de igual forma, cobrados los flujos de efectivo en pesos.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 la Compañía está expuesta a riesgo por tipo de cambio por posición monetaria, como se muestra a continuación.

	31 de diciembre de	
	2021	2020
Activos	\$ 124,656	\$ 88,426
Pasivos	(7,580)	(5,578)
Posición monetaria activa	<u>\$ 117,076</u>	<u>\$ 82,848</u>

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 el tipo de cambio fue de \$20.47 y \$19.91, respectivamente, si la divisa se hubiese debilitado en 5% en 2021 (5% en 2020) con respecto al dólar estadounidense, la Compañía hubiera tenido una utilidad (pérdida) por posición monetaria al cierre por un importe de \$119.8 millones en 2021 (una utilidad monetaria de \$81.5 millones en 2020). Al 9 de marzo de 2022, fecha de emisión de este reporte, el tipo de cambio era de \$21.48

18.1.3) Riesgo de precio

El sistema de regulación tarifaria aplicable a los aeropuertos de la Compañía en México impone tarifas máximas para cada aeropuerto, las cuales no deben ser excedidas sobre una base anual. Las tarifas máximas son las cantidades máximas anuales por unidades de tráfico (un pasajero o 100 kilogramos de carga). Si se excediera dicha tarifa máxima, la autoridad gubernamental podría revocar una o más concesiones aeroportuarias de la Compañía.

La Compañía monitorea y ajusta sus ingresos de forma regular para no exceder su facturación anual a los límites establecidos por la tarifa máxima. Para el caso de las concesiones de Aerostar y Airplan, no se tiene topes máximos establecidos por el Gobierno correspondiente.

Concentraciones

Al 31 de diciembre de 2021 y de 2020, aproximadamente el 55.5% y 49.9%, de los ingresos, sin incluir ingresos por servicios de construcción, fueron generados por operaciones del Aeropuerto Internacional de Cancún.

18.2) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez es el riesgo de que la Compañía no sea capaz de satisfacer sus requerimientos de fondos. La Administración de la Compañía ha establecido políticas, procedimientos y límites de autoridad que rigen la función de Tesorería. La Tesorería de la Compañía tiene la responsabilidad de asegurar la liquidez y de administrar el capital de trabajo con el fin de garantizar los pagos a proveedores, el servicio de la deuda y fondear los costos y gastos de la operación.

La Compañía prudente del riesgo de liquidez mantiene suficiente efectivo e instrumentos negociables, y la disponibilidad de financiamiento a través de una cantidad adecuada de facilidades de crédito para cumplir obligaciones al vencimiento y liquidar posiciones de mercado. Al cierre del periodo al 31 de diciembre de 2021, la Compañía tenía depósitos a la vista de \$8,770,062 (2020 de \$5,192,628) y una línea de crédito disponible por USD\$20,000 (aproximadamente \$409,400), para administrar el riesgo de

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

liquidez. Debido a la naturaleza dinámica y de incertidumbre actual, la tesorería la Compañía mantiene la flexibilidad en el financiamiento manteniendo la disponibilidad y bajo líneas de crédito.

La Administración de la Compañía monitorea el movimiento de los pronósticos de la reserva de liquidez la Compañía (que comprende las líneas de crédito no utilizadas) y el efectivo y equivalentes de efectivo sobre la base de los flujos de efectivo esperados. Esto se lleva a cabo generalmente a nivel de cada país de las empresas operativas de la Compañía de acuerdo con la práctica y los límites establecidos. Estos límites varían según el país para tener en cuenta la liquidez del mercado en el que la entidad opera. Además, la política de administración de liquidez del Grupo implica proyectar los flujos de efectivo en las principales monedas y considerar el nivel de activos líquidos necesarios para satisfacerlos, monitorear los coeficientes de liquidez del estado de situación financiera con los requerimientos regulatorios internos y externos y mantener los planes de financiamiento de deuda.

La siguiente tabla muestra la posición de liquidez para cada uno de los países de operaciones de la Compañía.

31 de diciembre de 2021

	<u>Efectivo y equivalentes</u>	<u>Deuda Total</u>	<u>Deuda a corto plazo</u>	<u>Deuda Largo plazo</u>
México	\$ 5,700,314	\$ 4,630,722	\$ 6,964	\$ 4,623,758
Aerostar	2,295,087	6,952,069	353,672	6,598,397
Airplan	774,661	2,196,756	217,508	1,979,248
Total	\$ 8,770,062	\$ 13,779,547	\$ 578,144	\$ 13,201,403

31 de diciembre de 2020

	<u>Efectivo y equivalentes</u>	<u>Deuda Total</u>	<u>Deuda a corto plazo</u>	<u>Deuda Largo plazo</u>
México	\$ 4,058,495	\$ 3,971,210	\$ 322,209	\$ 3,649,001
Aerostar	804,634	7,171,278	529,337	6,641,941
Airplan	329,499	2,757,858	287,204	2,470,654
Total	\$ 5,192,628	\$ 13,900,346	\$ 1,138,750	\$ 12,761,596

Durante el año que terminó el 31 de diciembre de 2021 y 2020 la Compañía realizó acciones para responder al posible riesgo de liquidez derivado del COVID-19, las cuales le permitieron continuar generando flujo operativo positivo durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021 y 2020.

En respuesta a los posibles riesgos de liquidez relacionados al COVID-19, la Compañía realizó las siguientes acciones:

- Se obtuvieron dispensas a las obligaciones financieras, por parte de todos los participantes del crédito sindicado en la subsidiaria Airplan, los cuales no representó ningún tipo de costo a la Compañía. Estas dispensas fueron otorgadas en dos etapas, la primera etapa fue entregada durante el tercer trimestre de 2020 y dispensaba de su obligación financiera de mantener un índice de cobertura a la Compañía por el periodo de medición del tercer, cuarto trimestre de 2020 y por el primer trimestre de 2021. Posteriormente, en 2021 se obtuvieron nuevas dispensas por todos los

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

participantes del crédito sindicado, sin representar ningún tipo de costo a la Compañía, las cuales dispensan de su obligación financiera de mantener un índice de cobertura de todos los periodos de medición de 2021 hasta el primer trimestre de 2022. De esta forma la Compañía está cubierta y dispensada de cualquier consecuencia relacionada a incumplimiento y penalidades, hasta el 31 de marzo de 2022. Al 31 de diciembre de 2021 la Compañía ha cumplido con sus obligaciones financieras.

- b. Se establecieron políticas de reducción de costos y gastos operativos en los tres países donde se opera.
- c. El 19 de agosto de 2020 la AFAC aprobó a la Compañía la solicitud presentada de reprogramación (diferimiento), sin ningún tipo de costo adicional, de ciertas inversiones correspondientes al año 2020 por un monto total de \$2,292,355, para ser cumplidas en el año 2021, debido a la contingencia por el COVID-19, que afectó las condiciones de la industria de producción y construcción, interrumpiendo continuar con las obras y celebrar nuevos contratos. La inversión comprometida en México para 2021 fue de \$3,533,480.

El 31 de marzo de 2021 la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), autorizó la disminución y modificación de las inversiones de Capital previstas en el Plan Maestro de Desarrollo (PMD) para el periodo de 2019-2033, respecto a la revisión de tarifas máximas. La inversión comprometida en México para 2021, después de esta modificación es de \$3,533,480, la cual se cubrió con el efectivo en caja, flujo operativo y en su caso con líneas de crédito con los que cuenta actualmente la Compañía.

- d. Los accionistas de la Compañía acordaron delegar en el Consejo de Administración la facultad para decretar el pago de dividendos ordinarios por \$2,463,000 nominales. En el mes de junio de 2021 se aprobó el pago del dividendo que se realizó el 1 de octubre de 2021. (Ver Nota 12).
- e. Obtuvo en su subsidiaria Aerostar fondos bajo la ley federal CARES Act en el año de 2021 y 2020 por USD\$16,292 (\$333,477 aproximadamente) y USD\$17,125 (\$367,752 aproximadamente), respectivamente. Bajo la CRRSA Act obtuvo una aprobación de ayuda gubernamental de fondos por un monto total de USD\$10,577 (aproximadamente \$210,574) de los cuales recibió como reembolso en el año USD\$983 (\$20,122 aproximadamente), al 31 de diciembre 2021 la Compañía no utilizó el remanente de los recursos de esta ayuda y no existen condiciones no cumplidas u otras contingencias relacionadas con esta subvención. Bajo la Ley ARPA obtuvo la aprobación por fondos de USD\$35,716 (\$731,106 aproximadamente), al 31 de diciembre de 2021 la Compañía no ha utilizado estos recursos y no existen condiciones no cumplidas u otras contingencias relacionadas con esta subvención. (Ver Nota 4.1).
- f. En México se obtuvo la aprobación de una línea de crédito por \$1,500,000 de pesos, a un plazo menor de un año, la cual estuvo disponible hasta diciembre de 2021 y no fue dispuesta. Aerostar dispuso el 1 de abril de 2020 de una línea de crédito revolvente por USD\$10,000 (\$239,200), la cual se liquidó durante el ejercicio de 2021, y el 30 de diciembre de 2020 le fue otorgada una línea de crédito que no ha dispuesto por USD\$20,000 (aproximadamente \$399,010); y en el caso de Airplan se obtuvo un préstamo a corto plazo el 11 de septiembre de 2020 por COP\$11,612,000 (\$67,041) con vencimiento a un año, el cual fue liquidado en el ejercicio de 2021. (Ver Nota 10).

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

El cuadro que se presenta a continuación muestra el análisis de los pasivos financieros de la Compañía presentados con base en el periodo entre la fecha del estado de situación financiera consolidado y la fecha de su vencimiento e incluye los flujos de efectivo contractuales sin descontar.

	Menos de 3 meses	Entre 3 meses y un año	Entre 1 y 2 años	Entre 2 y 5 años
<u>Al 31 de diciembre de 2021</u>				
Préstamos bancarios e intereses	\$ 13,660	\$ 210,812	\$ 3,945,092	\$ 2,305,320
Deuda a largo plazo	114,009	239,663	1,512,848	5,696,815
Proveedores	290,687			
Cuentas por pagar y gastos acumulados	1,383,249			
<u>Al 31 de diciembre de 2020</u>				
Préstamos bancarios e intereses	\$ 11,176	\$ 797,339	\$ 2,238,558	\$ 3,881,097
Deuda a largo plazo	114,420	215,815	233,123	6,408,818
Proveedores	353,806			
Cuentas por pagar y gastos acumulados	1,187,345			

El siguiente cuadro muestra la liquidez de la Compañía a corto plazo en las fechas que se indica:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Activos corto plazo	\$ 11,662,100	\$ 7,716,049
Pasivo a corto plazo	3,786,398	2,767,087
Posición a corto plazo (liquidez)	<u>\$ 7,875,702</u>	<u>\$ 4,948,962</u>

18.3) Riesgo de crédito - calidad crediticia

Los instrumentos financieros que potencialmente son sujetos de riesgo de crédito consisten principalmente en cuentas por cobrar. Los ingresos obtenidos de cuotas a pasajeros no están garantizados y existe el riesgo para la Compañía de no poder cobrar en su totalidad los montos facturados en el caso de insolvencia por parte de sus clientes, es decir, de alguna aerolínea. La Compañía realiza revisiones frecuentes a los instrumentos financieros y se realizan evaluaciones de deterioro a las mismas. (Ver Nota 6.3).

Ante el COVID-19 que ha afectado la industria de viajes y en algunas partes del mundo los gobiernos han introducido prohibiciones y restricciones de viaje. La Compañía ha acordado con varios clientes en apoyo a la recesión económica causada por el COVID-19, la negociación de extender los plazos de pagos mediante la firma de pagarés con vencimiento a un plazo no mayor de un año, y garantizado el pago con pagarés, al 31 de diciembre de 2021 y 2020 el saldo de la cuenta de documentos por cobrar a terceros por México asciende a \$4,463 y \$185,140, respectivamente y Airplan ascienden a \$60,617, en 2020 siendo liquidados por los clientes durante 2021. (Ver Nota 6.2).

En años recientes, no se ha presentado aerolíneas que hayan reportado pérdidas substanciales, aunado a esto, los ingresos de cuotas a pasajeros provenientes de las principales aerolíneas clientes, no todos

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

están garantizados mediante fianza u otro tipo de garantía. Por lo tanto, en caso de insolvencia por parte de alguna de las aerolíneas, la Compañía no tendría la certeza del cobro por la totalidad de las cantidades facturadas a las aerolíneas por concepto de cuotas a pasajeros. En agosto de 2010, Grupo Mexicana presentó una solicitud de concurso mercantil. Grupo Mexicana debe a la Compañía \$128,000 por concepto de cuotas a pasajeros. Como resultado del concurso mercantil de Grupo Mexicana, la Compañía incrementó su reserva de cuentas incobrables en \$128,000. Es posible que la Compañía no pueda cobrar esta cantidad. Como consecuencia del COVID-19 el 11 de diciembre de 2020 un cliente aeroportuario, suspendió sus operaciones y a la fecha no se reanudaron ni se espera se reanuden en el corto plazo. La cuenta por cobrar al 31 de diciembre de 2020 fue deteriorada en su totalidad. Ver Nota 6.3

La Compañía opera bajo tres esquemas de cobro a Aerolíneas:

- a. Crédito, conformado principalmente por Aerolíneas con las que se cuenta con un historial de vuelos frecuentes y estables;
- b. Anticipos, conformado por aerolíneas con vuelos razonablemente estables o que se encuentren en etapa de exploración de ruta o destino, y
- c. El esquema de contado compuesta por vuelos chárter y aerolíneas con nuevos vuelos.

Con esta segregación la Compañía reduce su riesgo de cobrabilidad debido a que las Aerolíneas que operan en los esquemas b) y c) no tienen cuentas por cobrar.

El efectivo y equivalentes de efectivo, no está sujeto a riesgos de crédito dado que los montos se mantienen en instituciones financieras sólidas, así también, las inversiones son sujetas a riesgo poco significativo al estar respaldadas por el gobierno federal o instituciones con altas calificaciones de mercado AAA.

18.4) Administración de capital

El objetivo de la Compañía sobre la administración de capital es salvaguardar la capacidad de la Compañía para continuar como un negocio en marcha, con el fin de proporcionar retornos para los accionistas y los beneficios para otras partes interesadas y mantener una estructura óptima de capital para reducir el costo de capital.

Estas actividades son monitoreadas mediante la revisión de información relacionada con la operación de la Compañía y de la Industria. Este esfuerzo es coordinado por la Dirección General. A través de un modelo de planeación, se formulan simulaciones detalladas de los riesgos identificados tan pronto son conocidos; los riesgos identificados se valoran en cuanto a probabilidad e impacto, y los presentan a las instancias facultadas. El resultado de todas estas actividades se informa al mercado a través de los reportes 20-F, circular única e informes trimestrales por un Comité de Inversiones que analiza, entre otros, los riesgos financieros.

Durante el año no existió incertidumbre material acerca de la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha. Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 la Dirección de la Compañía sigue teniendo una expectativa razonable de que el Grupo cuenta con los recursos adecuados para continuar en funcionamiento durante al menos los próximos doce meses y que la base contable de negocio en marcha es adecuada.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

18.5) Valor razonable

Los instrumentos financieros (préstamos bancarios y documentos a largo plazo) a costo amortizado, de acuerdo con el método de valuación utilizado se encuentran al nivel 2 en 2021 y 2020, no se tienen instrumentos financieros a valor razonable.

Los diferentes niveles se han definido de la siguiente manera:

Nivel 1: Los precios de cotización (no ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos.

Nivel 2: Precios cotizados para instrumentos similares en mercados activos; precios cotizados para instrumentos, idénticos, o similares en mercados no activos y valoraciones a través de modelos en donde todos los datos significativos son observables en los mercados activos.

Nivel 3: Las entradas para el activo o pasivo que no se basan en datos observables del mercado (es decir, datos no observables).

El valor razonable de los instrumentos financieros negociados en mercados activos está basado en precios de mercado cotizados a la fecha de cierre del estado de situación financiera consolidado. Un mercado es considerado activo si los precios de cotización están clara y regularmente disponibles a través de una bolsa de valores, comerciante, corredor, grupo de industria, servicios de fijación de precios, o agencia reguladora, y esos precios reflejan actual y regularmente las transacciones de mercado en condiciones de independencia. El precio de cotización usado para los activos financieros mantenidos por la Compañía es el precio de oferta corriente.

Nota 19 - Juicios contables críticos y fuentes clave de incertidumbre en las estimaciones:

En la aplicación de las políticas contables, la Administración de la Compañía debe hacer juicios, estimaciones y supuestos sobre los importes en libros de los activos y pasivos. Las estimaciones y supuestos relativos se basan en la experiencia histórica y otros factores que se consideran como relevantes. Los resultados reales podrían diferir de dichas estimaciones.

Estimaciones contables críticas

La información significativa sobre supuestos, estimación de incertidumbres reconocidos en los estados financieros consolidados, se describen a continuación:

- 19.1 Ingresos.
- 19.2 Vida útil de la concesión de Airplan.
- 19.3 Evaluación de deterioro activos intangibles, concesión aeroportuaria y crédito mercantil.

19.1 Ingresos

Conforme a lo mencionado en la Nota 18.1.3., la Compañía monitorea y ajusta su ingreso de forma regular para no exceder los límites de la tarifa máxima en cada uno de los aeropuertos que opera la Compañía en México, la cual es la cantidad máxima anual de ingresos por unidad de tráfico que puede recibir y, por lo tanto, reconocer la Compañía por los servicios prestados cuyos precios están regulados.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

Si la Compañía reconociera ingresos superiores a dicha tarifa máxima, la autoridad podría revocar una o más concesiones aeroportuarias, consecuentemente la Compañía monitorea de forma regular los ingresos regulados en México para que estos no excedan de dicho límite. La aplicación del procedimiento establecido en los títulos de concesión para determinar las tarifas máximas y la obtención de los datos necesarios son procedimientos complejos. Entre los datos utilizados en la determinación se encuentra el tráfico de pasajeros y la estadística de carga, además de variables incluidas en el cálculo como son el Índice Nacional de Precios al Productor excluyendo el petróleo, tarifas autorizadas de servicios aeroportuarios, y Tarifa de Uso Aeroportuario.

19.2 Vida útil de la concesión de Airplan

El término de ejecución del contrato se extiende desde la fecha de suscripción de acta de inicio de ejecución y hasta la fecha en que ocurra uno de cualquiera de los siguientes hechos:

- Que los ingresos regulados generados sean iguales a los ingresos regulados esperados, siempre y cuando para tal momento ya hayan transcurrido 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución.
- Que hayan transcurrido 25 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución independientemente de si, para el momento, los ingresos regulados generados no han igualado el valor de los ingresos regulados esperados.
- Si los ingresos regulados generados igualan a los ingresos regulados esperados antes de transcurridos 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución, la duración de la ejecución del contrato será, en todo caso, de 15 años.

Se debe tener en cuenta, para efectos de los ingresos regulados esperados según la definición del contrato de concesión, que el ingreso regulado esperado incrementará una vez sean entregadas cada una de las obras complementarias (obligatorias o voluntarias) al concedente. La vida útil para la amortización se determinó como el tiempo que dure la concesión y la amortización se calcula con base lineal con base en los años en los que se espera la recuperación del ingreso esperado del modelo financiero que tiene la Compañía. El plazo mínimo de la concesión era al año 2022; sin embargo, de conformidad con las obras complementarias realizadas y la medición del ingreso regulado esperado contra el ingreso generado, la concesión tendrá una vida útil mínima hasta el ejercicio 2032, y de acuerdo con los términos legales la Concesión puede extenderse hasta el 2048.

La Compañía lleva a cabo un análisis de sensibilidad para determinar el grado en que posibles cambios a los supuestos utilizados para determinar la vida útil de la concesión cambian de forma significativa. Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, los ingresos esperados totales considerando las obras adicionales, es por un total de \$14,381,166 y \$17,540,245, respectivamente.

19.3 Evaluación de deterioro de activos intangibles, concesión aeroportuaria y crédito mercantil

El activo intangible, concesión aeroportuaria y crédito mercantil se evalúa por deterioro siempre que los eventos o cambios en las circunstancias indiquen que el valor de los activos intangibles pudiera estar deteriorado y al menos una vez al año en el caso del crédito mercantil. Debido al COVID-19, y a las medidas que tomaron los gobiernos para contener el virus, existió una baja en 2020 en el número de pasajeros en nuestros aeropuertos. Para determinar si el valor del intangible y crédito mercantil se ha deteriorado, la unidad generadora de efectivo con la que se relaciona el activo intangible y crédito

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

mercantil debe valorarse utilizando técnicas de valor presente. Al aplicar esta técnica de valoración, la Compañía se basa en una serie de factores, que incluyen resultados históricos, planes de negocios, pronósticos y datos de mercado. Esto se describe con más detalle en la Nota 8.1. Como se puede deducir de esta descripción, los cambios en las condiciones de estos juicios y estimaciones pueden afectar significativamente el valor evaluado de los activos intangibles y crédito mercantil.

Nota 20 - Estado de flujos de efectivo:

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 el análisis de la deuda neta y los movimientos en la deuda neta se presenta a continuación:

	Deuda a largo plazo		Préstamos bancarios	
	2021	2020	2021	2020
Deuda a corto plazo	\$ 353,672	\$ 330,235		
Préstamos bancarios (Nota 10)			\$ 224,472	\$ 808,515
Préstamos bancarios (Nota 10)			6,603,006	6,119,655
Deuda a largo plazo (Nota 11)	6,598,397	6,641,941		
Saldos al 31 de diciembre	\$ 6,952,069	\$ 6,972,176	\$ 6,827,478	\$ 6,928,170
Saldos al 1 de enero de la deuda neta	\$ 6,972,176	\$ 6,799,941	\$ 6,928,170	\$ 6,912,952
Intereses devengados	454,863	450,806	387,523	398,899
Préstamos bancarios (Nota 10)			4,650,000	306,241
Pagos de intereses	(428,530)	(476,927)	(480,168)	(466,066)
Pagos del principal	(220,961)	(253,925)	(4,429,334)	(245,520)
Fluctuación cambiaria	174,521	452,281	(228,713)	21,664
Saldos al 31 de diciembre	\$ 6,952,069	\$ 6,972,176	\$ 6,827,478	\$ 6,928,170

Nota 21 - Evento subsecuente:

El COVID-19 sigue afectando y a la fecha es incierto las repercusiones que pudiera tener en nuestro negocio y resultados. La Compañía seguirá evaluando este impacto, monitoreando nuestros compromisos y tomando acciones en respuesta a los posibles acontecimientos relacionados con el COVID-19 que a la fecha no es posible estimar.

Nota 22 - Autorización de los estados financieros:

Los estados financieros consolidados y sus veintidós notas son parte integrante de los estados financieros consolidados, los cuales fueron autorizados y propuestos para su emisión al Consejo de Administración el 9 de marzo de 2022, por el Lic. Adolfo Castro Rivas, Director General de Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V.

**Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V.
y subsidiarias**

Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2020 y 2019

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Índice

31 de diciembre de 2020 y 2019

Contenido	Página
Informe de los Auditores Independientes	1 a 9
Estados financieros:	
Estados de situación financiera consolidados	10
Estados de resultado integral consolidados	11
Estados de cambios en el capital contable consolidado	12
Estados de flujos de efectivo consolidados	13
Notas sobre los estados financieros consolidados	14 a 87



Informe de los Auditores Independientes

A la Asamblea General de Accionistas de
Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V.

Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias (Compañía o Grupo), que comprenden el estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2020 y los estados consolidados de resultado integral, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en esa fecha, así como las notas a los estados financieros consolidados que incluyen las políticas contables significativas y otra información explicativa.

En nuestra opinión los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera consolidada de la Compañía al 31 de diciembre de 2020 y su desempeño financiero y sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en esa fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), emitidas por el International Accounting Standards Board (IASB).

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección "Responsabilidades de los auditores en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados" de este informe. Somos independientes de la Compañía de conformidad con el Código de Ética Profesional del Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A. C., junto con los requerimientos de ética que son aplicables a nuestras auditorías de estados financieros consolidados en México, y hemos cumplido las demás responsabilidades éticas de conformidad con esos requerimientos y dicho código. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para sustentar nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido las de mayor importancia en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del ejercicio actual. Estas cuestiones han sido consideradas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en su conjunto y al formarnos nuestra opinión sobre estos, por lo tanto, no expresamos una opinión por separado sobre estas cuestiones.



Cuestión clave de auditoría	Cómo nuestra auditoría abordó la cuestión
<p>1. Cumplimiento de la Tarifa Máxima estipulada en los Títulos de Concesión</p> <p>Como se menciona en las Notas 19.1, 18.1.3, 3.1.1 y 3.1.4 sobre los estados financieros consolidados, las regulaciones incluidas en los títulos de concesión aplicables a los aeropuertos que opera la Compañía en México establecen una tarifa máxima anual para cada uno de estos, que es la cantidad máxima anual de ingresos por unidad de tráfico (un pasajero o 100 kilogramos de carga) que puede recibir y, por lo tanto, reconocer la Compañía por los servicios prestados cuyos precios están regulados. Los contratos de concesión no garantizan que cada aeropuerto reciba las tarifas máximas permitidas.</p> <p>Si la Compañía reconociera ingresos superiores a dicha tarifa máxima, la autoridad gubernamental regulatoria podría revocar una o más concesiones aeroportuarias de la Compañía en México. Consecuentemente, la Administración monitorea de forma regular los ingresos regulados en México para que estos no excedan de dicho límite.</p> <p>Nos enfocamos en el reconocimiento de los ingresos con tarifa máxima en México debido principalmente a la importancia de estos (\$3,341 millones de pesos por el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020), y porque la aplicación del procedimiento establecido en los títulos de concesión para determinar las tarifas máximas y la obtención de los datos necesarios son procesos complejos.</p> <p>En particular, concentramos nuestros esfuerzos de auditoría en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El proceso del cálculo de la tarifa máxima y los siguientes datos utilizados en el mismo: tráfico de pasajeros y estadística de carga. 	<p>Hemos evaluado y considerado el diseño y la efectividad operativa del control interno (incluyendo los controles de Tecnología de Información) relacionados con los ingresos regulados en México, la determinación y autorización de la tarifa máxima por parte de la Administración, así como de los descuentos relativos. Como parte de nuestra auditoría, realizamos los siguientes procedimientos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cotejamos, para una muestra de transacciones diarias de cada aeropuerto, los datos proporcionados por las aerolíneas en los manifiestos de llegada y de salida contra los datos registrados en el sistema operativo utilizado por los aeropuertos. Entre los datos cotejados se incluyen: el número de pasajeros afectos al pago de Tarifa de Uso Aeroportuario (TUA) y el detalle de otros servicios aeroportuarios prestados con tarifa regulada. 2. Obtuvimos, para una muestra de transacciones mensuales la conciliación entre el sistema operativo utilizado por los aeropuertos y los registros contables de la Compañía. 3. Cotejamos las variables incluidas en el cálculo de la tarifa máxima como son: Índice Nacional de Precios al Productor, excluyendo petróleo con lo publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), tráfico de pasajeros y estadística de carga con el sistema operativo utilizado por los aeropuertos y tarifas autorizadas de servicios aeroportuarios, TUA y tipo de cambio con lo publicado en el Diario Oficial de la Federación.

Cuestión clave de auditoría	Cómo nuestra auditoría abordó la cuestión
<ul style="list-style-type: none"> La autorización de los cambios a Tarifas de Uso Aeroportuario (TUA) y de otros servicios aeroportuarios. 	<ol style="list-style-type: none"> Reprocesamos de forma independiente el cálculo de la tarifa máxima considerando las regulaciones vigentes, los datos, así como las variables antes indicadas y lo comparamos con los resultados de la Compañía. Cotejamos, para una muestra de transacciones, las tarifas utilizadas por la Compañía en el cálculo de ingresos aeroportuarios incorporadas en el sistema operativo utilizado por los aeropuertos contra las últimas tarifas vigentes publicadas en el Diario Oficial de la Federación por cada uno de los aeropuertos. Comparamos los ingresos reconocidos por la Compañía por TUA nacional e internacional, así como de inspección de equipaje, con los determinados mediante una prueba de razonabilidad, en la que multiplicamos el total de pasajeros por las tarifas autorizadas.
<p>2. Evaluación de deterioro de activos intangibles, concesión aeroportuaria y crédito mercantil</p> <p>Como se menciona en la Nota 8.1 a los estados financieros consolidados, la Compañía realiza pruebas de deterioro de sus activos intangibles cuando los hechos o circunstancias indican que el valor en libros pudiera estar deteriorado, y al menos una vez al año para el caso del crédito mercantil. La Compañía identificó la existencia de indicadores de pérdida por deterioro en el ejercicio 2020 por el cambio significativo en las condiciones del mercado como consecuencia de la pandemia derivada del COVID-19.</p> <p>Nos hemos enfocado en este rubro en nuestra auditoría debido principalmente a la significatividad de su valor en libros que asciende a \$52,182 millones de pesos y</p>	<p>Hemos evaluado y considerado el diseño y la efectividad operativa del control interno establecido por la Compañía en relación con las pruebas de deterioro de los activos intangibles realizadas, incluyendo el modelo y los supuestos utilizados.</p> <p>Obtuvimos una comprensión del impacto del COVID-19 en el desempeño de cada UGE y evaluamos los escenarios elaborados por la Compañía considerando las perspectivas pronosticadas por organismos e instituciones avaladas de la industria aeronáutica.</p>



Cuestión clave de auditoría	Cómo nuestra auditoría abordó la cuestión
<p>representa un 86% en relación con el total del activo consolidado. También, debido a que la estimación del valor de recuperación involucra la aplicación de juicios significativos al determinar los supuestos considerados en las proyecciones financieras futuras relacionadas con dicho cálculo, que se ven afectadas por la incertidumbre inherente provocada por el COVID-19.</p> <p>En particular, concentramos nuestros esfuerzos de auditoría en los escenarios financieros preparados por la Compañía para reflejar la incertidumbre derivada del COVID-19 en los cálculos de los valores de recuperación y en los siguientes supuestos utilizados por la Administración:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El flujo de pasajeros proyectado, así como su tasa de crecimiento durante y posterior a la curva de recuperación, considerados en cada escenario. • Las tasas de crecimiento para los costos y gastos operativos. • La tasa de descuento aplicada a los flujos de fondos futuros estimados. 	<p>Con el apoyo de nuestros expertos en valuación, efectuamos los siguientes procedimientos para cada UGE:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Consideramos y evaluamos las proyecciones financieras futuras preparadas por la administración, y los procesos utilizados para elaborarlas y la relación con su desempeño histórico. 2. Comparamos el flujo de pasajeros proyectados, así como su tasa de crecimiento y curva de recuperación, considerados en cada escenario, con los datos de mercado disponibles y las curvas de recuperación proyectadas por organismos e instituciones especializadas de la industria. A partir del año de recuperación, la tasa de crecimiento de los flujos de pasajeros se comparó contra las tendencias históricas presentadas antes del COVID-19. 3. Comparamos las tasas de crecimiento de los costos y gastos operativos contra los crecimientos históricos registrados y las tendencias proyectadas de inflación. 4. Comparamos la tasa de descuento utilizada por la Administración con el costo promedio ponderado del capital determinado por la Compañía en función de sus cifras financieras y con tasas de mercado para la industria. 5. Realizamos un análisis de sensibilidad, considerando cambios potenciales en la tasa de descuento y evaluamos y consideramos las revelaciones relativas en notas.

Cuestión clave de auditoría	Cómo nuestra auditoría abordó la cuestión
<p>3. Impactos de COVID-19</p> <p>Como se describe en la Nota 16 – Bases de preparación, los estados financieros consolidados de la Compañía son preparados de conformidad con las NIIF sobre la base de negocio en marcha.</p> <p>Como consecuencia directa del COVID-19, la Compañía experimentó una reducción significativa en los ingresos debido a una reducción en las operaciones aeroportuarias en las subsidiarias del Grupo. En la subsidiaria Airplan, S. A., por mandato de las autoridades en Colombia, se mantuvieron cerradas las terminales aeroportuarias a operaciones de aviación comercial regular durante el periodo que va de la última semana de marzo a la tercera semana de septiembre de 2020, regularizando las operaciones paulatinamente, desde esa fecha. Como consecuencia de estas circunstancias negativas la subsidiaria Airplan, S. A., incumplió una de sus obligaciones financieras referente a mantener el índice de cobertura de deuda estipulada en el contrato de crédito sindicado descrito en la Nota 10.</p> <p>La Administración de la Compañía ha actualizado su evaluación de la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha para incorporar en esta evaluación el impacto del COVID-19. Esto incluyó la evaluación de la disminución en las operaciones y la recuperación esperada en el mercado aeronáutico. Si bien el impacto de COVID-19 es incierto y no cuantificable, la Compañía implementó una variedad de acciones de mitigación y planes de contingencia en respuesta a la pandemia como se describe en la Nota 18.2.</p>	<p>Como parte de nuestra auditoría realizamos los siguientes procedimientos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Leímos las cláusulas de obligaciones de hacer y no hacer, así como de las razones financieras a cumplir contenidas en los contratos de deuda financiera de la Compañía y evaluamos los análisis de la Compañía respecto de aquellas por las que se podría detonar un incumplimiento en el futuro. 2. Obtuvimos las dispensas otorgadas por las instituciones bancarias que se revelan en la Nota 10. 3. Cotejamos los saldos disponibles de efectivo y equivalentes al cierre del ejercicio con los pagos requeridos en el corto plazo después del cierre del ejercicio según los acuerdos celebrados. 4. Obtuvimos los contratos de líneas de crédito con los que la Compañía cuenta y que a la fecha de este reporte no han utilizado. 5. En relación con las proyecciones de flujos de efectivo de la Compañía, se realizaron los procedimientos descritos en nuestra cuestión clave de auditoría 2. 6. Evaluamos la consistencia de la información revelada en las notas a los estados financieros, con la información previamente detallada.



Cuestión clave de auditoría	Cómo nuestra auditoría abordó la cuestión
<p>Nos hemos enfocado en este asunto en nuestra auditoría debido principalmente al impacto de COVID-19 sobre el negocio y operación de la Compañía durante el ejercicio 2020.</p> <p>En particular, concentramos nuestros esfuerzos de auditoría en:</p> <ul style="list-style-type: none">• La liquidez de la Compañía al cierre del ejercicio.• Las dispensas obtenidas de los bancos colombianos en relación con el incumplimiento en sus compromisos y otros recursos financieros disponibles.• Las proyecciones de flujos de efectivo de la administración de la Compañía, en las cuales se consideran principalmente, los mismos supuestos que los descritos en la cuestión clave de auditoría titulada “Evaluación de deterioro de activos intangibles, concesión, aeroportuaria y crédito mercantil” (cuestión clave de auditoría 2).	

Información Adicional

La Administración de la Compañía es responsable de la información adicional presentada. Esta información adicional comprende el Reporte Anual presentado a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV), (pero no incluye los estados financieros consolidados ni este informe de los auditores independientes), el cual se emitirá después de la fecha de este informe.

Esta información adicional no está cubierta por esta opinión sobre los estados financieros consolidados y no expresaremos ninguna opinión de auditoría sobre la misma.

Sin embargo, en relación con nuestra auditoría de los estados financieros consolidados de la Compañía, nuestra responsabilidad es leer esta información adicional cuando se encuentre disponible y evaluar si dicha información es materialmente inconsistente con los estados financieros consolidados o nuestro conocimiento adquirido a través de nuestra auditoría, o aparenta contener un error material por otras circunstancias.



Cuando leamos la información adicional que aún no hemos recibido, debemos emitir la declaratoria sobre el Reporte Anual requerida por la CNBV y si detectamos que existe un error material en la misma, debemos comunicarlo a los encargados del Gobierno de la Compañía y en dicho informe, de responder.

Responsabilidades de la Administración y de los responsables del Gobierno de la Compañía en relación con los estados financieros Consolidados

La Administración de la Compañía es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados, de conformidad con las NIIF, y del control interno que consideró necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados libres de errores materiales, ya sea por fraude o error.

Al preparar los estados financieros consolidados la Administración es responsable de evaluar la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha; revelando, en su caso, las cuestiones relativas a negocio en marcha y utilizando la base contable de negocio en marcha, excepto si la Administración tiene la intención de liquidar la Compañía o de cesar operaciones, o bien no exista otra alternativa más realista que hacerlo.

Los encargados del Gobierno de la Compañía son responsables de la supervisión del proceso de reporte financiero de la Compañía.

Responsabilidades de los auditores en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros consolidados en su conjunto están libres de errores materiales, ya sea por fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto nivel de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte un error material, cuando este exista. Los errores pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influirán en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros consolidados.

Durante la realización de una auditoría, de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional; también:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de error material en los estados financieros consolidados, ya sea por fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos, y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para sustentar nuestra opinión. El riesgo de no detectar un error material debido a un fraude es más elevado que uno que resulte de un error no intencional, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionalmente erróneas o la elusión de los controles internos.



- Obtenemos un entendimiento del control interno relevante para la auditoría, con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la Compañía.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y de las revelaciones relativas presentadas por la Administración.
- Evaluamos si es adecuado que la Administración utilice la base contable de negocio en marcha para preparar los estados financieros consolidados, y si, basados en la evidencia de auditoría obtenida, existe incertidumbre material con base en hechos o condiciones que puedan generar dudas significativas sobre la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones son inadecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que la Compañía deje de ser un negocio en marcha.
- Evaluamos, en su conjunto, la presentación, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluyendo las revelaciones relativas incluidas en las notas, y si los estados financieros consolidados presentan razonablemente las transacciones y hechos subyacentes.
- Obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades de negocio que conforman el grupo económico para expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría de los estados financieros consolidados. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Comunicamos a los encargados del Gobierno de la Compañía, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa de control interno que identificamos en el transcurso de nuestra auditoría.

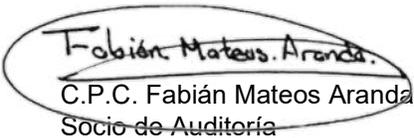
También, proporcionamos a los encargados del Gobierno de la Compañía una declaración manifestando que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables sobre independencia y les comunicamos todas las relaciones y demás cuestiones que razonablemente pudieran influir en nuestra independencia, y en su caso, las correspondientes salvaguardas aplicadas.



Entre las cuestiones comunicadas a los responsables del Gobierno de la Compañía, determinamos las que han sido de mayor importancia en la auditoría de los estados financieros consolidados del ejercicio actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelarlas públicamente o, en circunstancias extremadamente raras, determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público.

El nombre del socio a cargo de la auditoría se informa a continuación.

PricewaterhouseCoopers, S. C.

A handwritten signature in black ink, enclosed in a hand-drawn oval. The signature reads "Fabián Mateos Aranda".
C.P.C. Fabián Mateos Aranda
Socio de Auditoría

Ciudad de México, 10 de marzo de 2021

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados de Situación Financiera Consolidados
31 de diciembre de 2020 y 2019

Miles de pesos mexicanos

	2020	2019
Activo		
ACTIVO CIRCULANTE:		
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 5)	\$ 5,192,628	\$ 6,192,679
Efectivo y equivalentes de efectivo restringido (Nota 5.1)	5,055	165,622
Cuentas por cobrar - Neto (Nota 6)	1,358,227	1,003,793
Impuestos por recuperar (Nota 13)	631,999	230,030
Impuesto al valor agregado acreditable	272,325	43,160
Inventarios	34,023	49,667
Otros activos	221,792	160,905
Total activo circulante	7,716,049	7,845,856
ACTIVO NO CIRCULANTE:		
Terreno, mobiliario y equipo - Neto (Nota 7)	504,385	520,623
Activos intangibles, concesiones aeroportuarias y crédito mercantil - Neto (Nota 8)	52,182,311	49,126,038
Documentos por cobrar a terceros		23,364
Inversión en negocio conjunto contabilizada bajo el método de participación (Nota 17.2 f)	8,466	
Total activo	\$ 60,411,211	\$ 57,515,881
Pasivo y Capital Contable		
PASIVO A CORTO PLAZO:		
Préstamos bancarios (Nota 10)	\$ 808,515	\$ 238,235
Deuda a corto plazo (Nota 11)	330,235	311,372
Impuestos a la utilidad por pagar	29,933	211,083
Cuentas por pagar y gastos acumulados (Nota 9)	1,598,404	1,799,330
Total pasivo a corto plazo	2,767,087	2,560,020
PASIVO A LARGO PLAZO:		
Préstamos bancarios (Nota 10)	6,119,655	6,674,717
Deuda a largo plazo (Nota 11)	6,641,941	6,488,569
Impuesto sobre la renta diferido (Nota 13)	3,165,145	3,004,584
Beneficio a los empleados	24,177	16,814
Total pasivo	18,718,005	18,744,704
CAPITAL CONTABLE (Nota 12):		
Capital social	7,767,276	7,767,276
Reservas de capital	13,445,231	13,171,105
Otros resultados integrales	321,867	(218,788)
Utilidades acumuladas	12,131,610	10,438,563
Capital contable de la participación controladora	33,665,984	31,158,156
Interés minoritario	8,027,222	7,613,021
Total capital contable	41,693,206	38,771,177
Total pasivo y capital contable	\$ 60,411,211	\$ 57,515,881

Las notas adjuntas son parte integrante de estos estados financieros consolidados.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados de Resultado Integral Consolidados - Por Función de Gastos
Año que terminó el 31 de diciembre de 2020 y 2019

Miles de pesos mexicanos

	2020	2019
Operaciones continuas:		
Ingresos (Notas 3 y 19.1.):		
Ingresos aeronáuticos	\$ 5,412,418	\$ 9,596,975
Servicios no aeronáuticos	3,555,227	5,988,470
Servicios de construcción (Nota 3.1.3)	3,657,086	1,236,193
Total de ingresos	<u>12,624,731</u>	<u>16,821,638</u>
Costos y gastos de operación (Nota 4):		
Costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos	5,617,415	7,058,686
Costo de servicios de construcción	3,657,086	1,236,193
Gastos de administración	232,935	250,183
Total de costos y gastos de operación	<u>9,507,436</u>	<u>8,545,062</u>
Otros ingresos (Nota 17.6)	<u>158,881</u>	<u>204,719</u>
Utilidad de operación	<u>3,276,176</u>	<u>8,481,295</u>
Intereses a favor	262,370	343,612
Intereses a cargo	(926,312)	(1,084,293)
Utilidad por fluctuación cambiaria	334,150	278,641
Pérdida por fluctuación cambiaria	(89,074)	(357,518)
	<u>(418,866)</u>	<u>(819,558)</u>
Participación en el resultado de negocio conjunto contabilizada bajo el método de participación	(1,618)	
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	2,855,692	7,661,737
Impuestos a la utilidad (Nota 13):		
Impuesto sobre la renta	729,155	1,978,102
Utilidad neta del periodo	<u>\$ 2,126,537</u>	<u>\$ 5,683,635</u>
Utilidad neta del periodo atribuible a:		
Participación controladora	\$ 1,972,319	\$ 5,465,822
Interés minoritario	154,218	217,813
	<u>\$ 2,126,537</u>	<u>\$ 5,683,635</u>
Otros resultados integrales:		
Partidas que no serán reclasificadas al resultado del periodo:		
Remediones de obligaciones laborales	\$ (5,146)	\$ (5,272)
Partidas que podrán ser reclasificadas al resultado del periodo:		
Efecto de conversión de moneda extranjera por subsidiarias	800,638	(588,575)
Total resultado integral del periodo	<u>\$ 2,922,029</u>	<u>\$ 5,089,788</u>
Resultado integral del periodo atribuible a:		
Participación controladora	\$ 2,507,828	\$ 5,051,971
Interés minoritario	414,201	37,817
Total resultado integral del periodo	<u>\$ 2,922,029</u>	<u>\$ 5,089,788</u>
Utilidad por acción básica y diluida expresada en pesos mexicanos (Nota 17.19)	<u>\$ 6.57</u>	<u>\$ 18.22</u>

Las notas adjuntas son parte integrante de estos estados financieros consolidados.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados de Cambios en el Capital Contable Consolidado

Año que terminó el 31 de diciembre de 2020 y 2019

Miles de pesos mexicanos

	Reserva de capital			Efecto de conversión de moneda extranjera	Utilidades acumuladas	Interes minoritario	Total capital contable
	Capital social	Reserva legal	Reserva para recompra de acciones propias				
Saldos al 1 de enero de 2019	\$ 7,767,276	\$ 1,366,867	\$ 9,862,262	\$ 189,791	\$ 9,919,989	\$ 7,575,204	\$ 36,681,389
Utilidad integral:							
Utilidad neta del periodo					5,465,822	217,813	5,683,635
Efecto de conversión de moneda extranjera por inversión en subsidiarias extranjeras				(408,579)		(179,996)	(588,575)
Remediones de obligaciones laborales					(5,272)		(5,272)
Total de utilidad integral				(408,579)	5,460,550	37,817	5,089,788
Traspaso a la reserva legal		249,666			(249,666)		
Traspasos a la reserva de recompra de acciones			1,692,310		(1,692,310)		
Transacciones con los accionistas:							
Dividendos pagados el 24 de abril de 2019 (\$10.00 pesos por acción) (Nota 12)					(3,000,000)		(3,000,000)
Saldos al 31 de diciembre de 2019	7,767,276	1,616,533	11,554,572	(218,788)	10,438,563	7,613,021	38,771,177
Utilidad integral:							
Utilidad neta del periodo					1,972,319	154,218	2,126,537
Efecto de conversión de moneda extranjera por inversión en subsidiarias extranjeras				540,655		259,983	800,638
Remediones de obligaciones laborales					(5,146)		(5,146)
Total de utilidad integral				540,655	1,967,173	414,201	2,922,029
Traspaso a la reserva legal		274,126			(274,126)		
Saldos al 31 de diciembre de 2020	\$ 7,767,276	\$ 1,890,659	\$ 11,554,572	\$ 321,867	\$ 12,131,610	\$ 8,027,222	\$ 41,693,206

Las notas adjuntas son parte integrante de estos estados financieros consolidados.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados de Flujos de Efectivo Consolidados

Año que terminó el 31 de diciembre de 2020 y 2019

Miles de pesos mexicanos

	2020	2019
Actividades de operación		
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 2,855,692	\$ 7,661,737
Ajustes por partidas que no implican flujo de efectivo:		
Depreciación y amortización (Notas 4, 7 y 8)	1,934,766	1,836,897
Intereses a favor	(262,370)	(343,612)
Intereses a cargo	926,312	1,084,293
Pérdida cambiaria	89,074	90,905
Utilidad cambiaria	(334,150)	(285,094)
Cambios en capital de trabajo:		
Cuentas por cobrar (Nota 6)	(452,636)	(125,309)
Impuestos por recuperar y otros activos	(126,730)	222,175
Cuentas por pagar y gastos acumulados (Nota 9)	(152,619)	333,715
	<u>4,477,339</u>	<u>10,475,707</u>
Impuestos a la utilidad pagados (Nota 13)	<u>(1,540,196)</u>	<u>(1,974,015)</u>
Flujos netos de efectivo generados de actividades de operación	<u>2,937,143</u>	<u>8,501,692</u>
Actividades de inversión		
Mejoras a bienes concesionados y adquisición de mobiliario y equipo (Nota 8)	(3,328,560)	(2,614,864)
Inversión en negocio en conjunto (Nota 17.2 f)	(10,556)	
Intereses cobrados	273,642	342,981
Efectivo y equivalente de efectivo restringido (Nota 5.1)	189,474	(118,290)
Flujos netos de efectivo utilizados de actividades de inversión	<u>(2,876,000)</u>	<u>(2,390,173)</u>
Actividades de financiamiento		
Obtención de préstamo bancario (Nota 10)	306,241	
Pago de préstamo bancario (Nota 10)	(245,520)	(152,047)
Porción de principal de pagos por arrendamiento	(6,113)	(5,751)
Pago de deuda a largo plazo (Nota 11)	(253,925)	(205,308)
Intereses pagados (Nota 10)	(942,993)	(1,064,764)
Dividendos pagados (Nota 12)		(3,000,000)
Flujo neto de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	<u>(1,142,310)</u>	<u>(4,427,870)</u>
(Disminución) aumento de efectivo y equivalentes de efectivo	(1,081,167)	1,683,649
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del año	6,192,679	4,584,507
Utilidad (pérdida) cambiaria sobre efectivo y equivalentes de efectivo	81,116	(75,477)
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año	<u>\$ 5,192,628</u>	<u>\$ 6,192,679</u>

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

*Miles de pesos mexicanos (\$),
excepto número de acciones, utilidad por acción y tipos de cambio*

Nota 1 - Historia de la Compañía y eventos relevantes, efectos de Covid-19:

En junio de 1998, en México, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) otorgó a Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. (la Compañía) las nueve concesiones para administrar, operar, explotar y, en su caso, construir los Aeropuertos del Sureste por un plazo de 50 años a partir del 1 de noviembre de 1998, de acuerdo con la Ley General de Bienes Nacionales, todos los terrenos, muebles y equipo permanente en los aeropuertos incluyendo cualquier mejora realizada durante el plazo de las concesiones son propiedad de la Nación mexicana. El plazo de las concesiones puede ser ampliado por las partes bajo ciertas circunstancias, de conformidad con el artículo 15 de la Ley de Aeropuertos que establece, entre otras cosas: 1) hubiera cumplido las condiciones previstas en el título respectivo; 2) lo solicite antes de que dé inicio los últimos cinco años de vigencia de la concesión, y 3) acepte las nuevas condiciones.

La Compañía a través de su subsidiaria Aeropuerto de Cancún, S. A. de C. V. (Aeropuerto de Cancún), posee una participación accionaria del 60% en Aerostar Airport Holdings, LLC (Aerostar), quien opera y administra el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín (Aeropuerto LMM) localizado en San Juan de Puerto Rico y 100% de las acciones de Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte, S. A. (Airplan) con domicilio en la ciudad de Medellín, Colombia, opera y administra mediante una sola concesión (contrato 8000011-OK), los siguientes seis aeropuertos: Aeropuerto Olaya Herrera Medellín, Aeropuerto José María Córdova de Rionegro, Aeropuerto El Caraño de Quibdó, Aeropuerto Los Garzones de Montería, Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt de Carepa y Aeropuerto Las Brujas de Corozal.

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019, el capital social de la Compañía está representado por el gran público inversionista (66.54%), el cual se encuentra colocado en los mercados de valores de Nueva York (NYSE) y de México (BMV), Inversiones y Técnicas Aeroportuarias, S. A. P. I. de C. V. (ITA) (7.65%), CHPAF Holdings, S. A. P. I. de C. V. (13.51%) e Inversiones Productivas Kierke, S. A. de C. V. (12.31%). La tenencia accionaria está dividida entre diferentes accionistas, sin que exista una persona física o un grupo en particular que controle de manera directa a la Compañía.

Eventos significativos – efectos de COVID-19

Durante marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró una pandemia mundial en relación con la enfermedad por coronavirus (COVID-19). Los Gobiernos respondieron de diversas formas al COVID-19 incluyendo restricciones en la actividad comercial y la interacción social. Los efectos de estas medidas en los aeropuertos del Grupo han sido importantes. El número de pasajeros, tanto a nivel nacional como internacional, han disminuido como resultado de las restricciones de viaje y cierres temporales de terminales, lo que ha afectado las actividades aeronáuticas y no aeronáuticas de la Compañía. Desde la declaración del COVID-19 como una emergencia sanitaria mundial, la Compañía se ha visto impactada en sus operaciones cotidianas como consecuencia a los requisitos de distanciamiento social, las recomendaciones de las autoridades de quedarse en casa y restricciones gubernamentales. Entre los efectos operacionales, causados por el COVID-19 en los servicios que provee la Compañía, destacamos los siguientes:

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

- a. México. - Ante la disminución importante de tráfico de pasajeros durante el año y como medida para optimizar recursos, se procedió al cierre temporal de las terminales 2 y 3 en el Aeropuerto Internacional de Cancún a partir del 11 y 18 abril de 2020, respectivamente. El 14 de julio se reabrió terminal 2 y hasta el 1 de octubre se restablecieron operaciones en la terminal 3. La disminución total de pasajeros en el año, en México, fue de 51.6% comparado con el año anterior.
- b. Colombia. - Los vuelos internacionales, incluidos los vuelos de conexión en Colombia, fueron suspendidos por el gobierno colombiano a partir del 23 de marzo de 2020 y hasta el 21 de septiembre de 2020, con ciertas excepciones para emergencia humanitaria, transporte de carga, y mercancías. Asimismo, los vuelos nacionales fueron suspendidos desde el 25 de marzo 2020 y hasta el 1 de septiembre de 2020. A partir de septiembre de 2020 se reestablecieron los vuelos comerciales de forma gradual, esta situación afectó la operación de nuestra subsidiaria Airplan, permaneciendo temporalmente cerrada en ese periodo a causa de esta restricción gubernamental. La disminución total de pasajeros en el año, en Airplan, fue de 65.0% comparado con el año anterior.
- c. Puerto Rico. - La Autoridad Federal de Aviación en Estados Unidos (FAA) aceptó una solicitud del Gobernador de Puerto Rico para que todos los vuelos con destino a Puerto Rico aterrizaran en el Aeropuerto LMM, que es operado por la subsidiaria Aerostar, y que todos los pasajeros que lleguen sean controlados por representantes del Departamento de Salud de Puerto Rico. Por lo tanto, el aeropuerto LMM permaneció abierto y operativo, aunque con volúmenes de vuelos y pasajeros sustancialmente reducidos. La disminución total de pasajeros en el año, en Aerostar, fue de 48.7% comparado con el año anterior.
- d. La Compañía ha establecido protocolos de salud y seguridad destinados a mejorar el bienestar de los pasajeros y del personal operativo esencial en los aeropuertos que operamos. Se ha suministrado equipo de protección para el personal que trabaja en las instalaciones y existen prácticas de desinfección de acuerdo con las directrices de las autoridades sanitarias locales. Adicionalmente ha implementado una política de trabajo remoto para el personal siempre que sea posible.

A continuación, se describen los principales efectos del COVID-19 en los estados financieros consolidados de la Compañía para el año terminados el 31 de diciembre de 2020:

- e. Clientes. - En México y Airplan, la Compañía llevó a cabo convenios con clientes para la extensión del plazo de pago de cuentas por cobrar, las cuales fueron garantizadas mediante la firma de pagarés, desde el inicio del convenio. Estos documentos tienen vencimiento no mayor a un año estipulando una tasa de interés de Certificados de la Tesorería de la Federación (Cetes) más 7 puntos por 1.5, para el caso de México y Depósito Término Fijo (DTF) más cuatro puntos, para el caso de Airplan. Al 31 de diciembre de 2020 el saldo de estos documentos por cobrar celebrados por México y Airplan asciende a \$185,140 y \$60,617, respectivamente los cuales se presenta dentro del rubro de clientes, debido a su naturaleza, al ser servicios prestados y provenientes de operaciones normales de la Compañía con clientes y las cuales fueron intercambiadas por una garantía de cobro o pagaré desde la firma del convenio. (Ver Nota 6.2).

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

- f. Deterioro de cuentas por cobrar. - Después de la evaluación realizada por la Compañía con respecto a sus clientes la reserva de deterioro de cuentas por cobrar consolidado se incrementó en \$154,417. El impacto en el incremento a la estimación de cuentas incobrables derivado del COVID-19, por el ejercicio de 2020, se reflejó en México, Aerostar y Airplan por \$70,470, \$50,842, y \$33,105, respectivamente. (Ver Nota 6.3).
- g. Concesión México. - El 19 de agosto de 2020 la SCT a través de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) aprueba a la Compañía la solicitud presentada de reprogramación (diferimiento) de ciertas inversiones correspondientes a 2020 por un monto total de \$2,292,355 para ser cumplidas en 2021. Este diferimiento no representa modificación alguna a nuestro Plan Maestro de Desarrollo quinquenal, el cual se planea cumplir conforme al mismo monto estipulado y en el mismo plazo de cinco años. Se otorgó, por ocasión única y sin ningún tipo de costo adicional, debido a la contingencia por el COVID-19, que afectó las condiciones de la industria de producción y construcción, interrumpiendo continuar con las obras y celebrar nuevos contratos. (Ver Nota 15).
- h. Préstamos Bancarios. - El 29 de junio de 2020, México obtuvo la aprobación de BBVA Bancomer de una línea de crédito por \$1,500,000, a un plazo de dieciocho meses contados a partir de esa fecha, la cual no se ha dispuesto. En abril 1 de 2020 Aerostar dispuso de una línea de crédito revolvente de Banco Popular de Puerto Rico por USD\$10,000 (aproximadamente \$239,200) y el 30 de diciembre le fue aprobado otro crédito revolvente, con el Banco Popular de Puerto Rico, por USD\$20,000 (aproximadamente \$399,010) con plazo de tres años, y el cual no ha dispuesto a la fecha de estos estados financieros consolidados. La subsidiaria Airplan obtuvo un préstamo por COP\$11,612,000 (aproximadamente \$67,041), con vencimiento a un año. (Ver Nota 10).
- i. En Asamblea General de Accionistas celebrada el 23 de abril de 2020 los accionistas de la Compañía acordaron delegar en el Consejo de Administración la facultad para decretar y pagar dividendos ordinarios (Ver Nota 12).
- j. Airplan incumplió con sus compromisos financieros al 30 de septiembre y al 31 de diciembre de 2020. La Compañía obtuvo, antes del 31 de diciembre de 2020, dispensas a sus obligaciones financieras en el crédito sindicado desde la fecha de medición del tercer trimestre de 2020 y hasta el primer trimestre de 2021. Posteriormente, en 2021 obtuvo por parte de todos los participantes del crédito sindicado, las dispensas que cubren hasta el primer trimestre del 2022. Esta situación no representó problemas de liquidez ni de negocio en marcha según la evaluación de la Compañía. (Ver Notas 10, 18.2 y 18.4).
- k. Ingresos. - En línea con la reducción en el tráfico de pasajeros se tuvo una reducción en los ingresos consolidados, excluyendo ingreso de construcción, de 42.5% comparado con el año terminado el 31 de diciembre 2019. Los ingresos aeronáuticos consolidados presentaron una disminución comparado año con año de 43.6% mientras que los ingresos no aeronáuticos una disminución de 40.6% comparado año con año. (Ver Nota 3).
- l. Gastos y costos de operación. - Se han introducido iniciativas de reducción de costos en los tres países de operaciones. La mayor parte de la estructura de costos de la Compañía es fija, excepto las tarifas de concesión en todas las operaciones y la tarifa de asistencia técnica en México, que son todos costos variables. No se espera que el impacto de estas medidas de reducción de costos sea significativo. (Ver nota 4).

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

- m. Aerostar recibió una oferta de subvención de la FAA bajo la Ley Federal CARES aprobada por el Gobierno de Estados Unidos por un monto total de USD\$33,417 (aproximadamente \$717,590), Durante 2020 la subsidiaria recibió USD\$17,125 (\$367,752 aproximadamente). (Ver Nota 4).

Nota 2 - Información por segmentos:

La Compañía es una entidad mexicana que fue constituida en abril de 1998, como una entidad de la administración pública federal para administrar, operar, mantener y desarrollar nueve aeropuertos en la región Sureste de México. Los nueve aeropuertos se ubican en las siguientes ciudades: Cancún, Cozumel, Mérida, Huatulco, Oaxaca, Veracruz, Villahermosa, Tapachula y Minatitlán. La Compañía opera con dos entidades que proveen servicios administrativos: Servicios Aeroportuarios del Sureste, S. A. de C. V. y RH Asur, S. A. de C. V.

Adicionalmente el Aeropuerto de Cancún tiene una participación mayoritaria en las siguientes subsidiarias de la Compañía: 100% en Caribbean Logistic, S. A. de C. V. y Cargo RF, S. A. de C. V., empresas prestadoras de servicios de almacenamiento, servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancía de comercio exterior y lo relacionado con el recinto fiscalizado en aeropuertos concesionados a terceros, así como en Cancún Airport Services, S. A. de C. V. de la cual su principal actividad es establecer y operar tiendas, establecimientos y sucursales para la venta de toda clase de productos.

Como se menciona en la Nota 1 la Compañía controla mediante su participación accionaria del 60% a Aerostar y 100% a Airplan.

Ver información por segmentos a continuación.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados

31 de diciembre de 2020 y 2019

Año que terminó el									
31 de diciembre de 2020	Cancún	Aerostar (*)	Airplan (**)	Mérida	Villahermosa	Servicios	Otros	Ajustes de consolidación	Total
Ingresos procedentes de contratos con clientes:									
Ingreso aeronáuticos	\$ 2,218,230	\$ 1,808,102	\$ 488,981	\$ 281,659	\$ 132,751		\$ 482,695		\$ 5,412,418
Ingresos no aeronáuticos	2,252,157	740,450	296,961	90,431	42,103	\$ 1,265,920	133,496	(\$ 1,266,291)	\$ 3,555,227
Ingresos por servicios de construcciones	1,855,747	353,686	6,918	728,718	154,155		557,862		\$ 3,657,086
Utilidad de operación	2,079,965	923,518	(242,234)	95,167	40,020	327,631	52,109		\$ 3,276,176
Activos no circulantes	18,899,582	20,229,990	5,604,037	2,426,454	1,097,864	33,164,914	5,029,721	(33,757,400)	\$ 52,695,162
Activos totales	22,406,388	21,630,906	6,090,371	2,913,304	1,345,826	33,834,595	5,947,221	(33,757,400)	\$ 60,411,211
Pasivos totales	5,557,692	8,934,439	3,826,600	49,910	78,198	184,800	86,366		\$ 18,718,005
Mejoras a bienes concesionados									
adquisición de mobiliario y equipo del ejercicio	1,720,381	400,500	6,918	570,940	118,736		511,085		\$ 3,328,560
Amortización y depreciación	(487,333)	(746,524)	(461,563)	(49,427)	(31,897)	(6,976)	(151,046)		(\$ 1,934,766)
Momento de reconocimiento de ingresos									
En un punto el tiempo:									
Ingresos aeronáuticos	1,888,076	953,715	459,655	254,210	120,688		439,320		\$ 4,115,664
Ingresos no aeronáuticos	319,367	142,135							\$ 461,502
Total	\$ 2,207,443	\$ 1,095,850	\$ 459,655	\$ 254,210	\$ 120,688		\$ 439,320		\$ 4,577,166
A través del tiempo:									
Ingresos aeronáuticos	330,154	854,387	29,326	27,449	12,063		43,375		\$ 1,296,754
Ingresos no aeronáuticos	1,932,790	598,315	296,961	90,431	42,103	1,265,920	133,496	(1,266,291)	\$ 3,093,725
Ingresos por servicios de construcción	1,855,747	353,686	6,918	728,718	154,155		557,862		\$ 3,657,086
Total	\$ 4,118,691	\$ 1,806,388	\$ 333,205	\$ 846,598	\$ 208,321	\$ 1,265,920	\$ 734,733	(\$ 1,266,291)	\$ 8,047,565

(*) Subsidiaria localizada en Puerto Rico

(**) Subsidiaria localizada en Colombia

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados

31 de diciembre de 2020 y 2019

Año que terminó el									
<u>31 de diciembre de 2019</u>	<u>Cancún</u>	<u>Aerostar ^(*)</u>	<u>Airplan ^(**)</u>	<u>Mérida</u>	<u>Villahermosa</u>	<u>Servicios</u>	<u>Otros</u>	<u>Ajustes de consolidación</u>	<u>Total</u>
Ingresos procedentes de contratos con clientes:									
Ingreso aeronáuticos	\$ 4,550,164	\$ 1,870,428	\$ 1,391,657	\$ 579,727	\$ 251,468		\$ 953,531		\$ 9,596,975
Ingresos no aeronáuticos	4,024,354	1,100,573	507,076	129,527	58,270	\$ 1,748,731	169,120	(\$ 1,749,181)	\$ 5,988,470
Ingresos por servicios de construcciones	249,127	335,148	175,998	134,104	57,225		284,591		\$ 1,236,193
Utilidad de operación	5,355,787	1,068,148	441,413	384,115	152,041	585,440	494,350		\$ 8,481,294
Activos no circulantes	17,533,430	19,454,107	5,836,603	1,780,146	1,003,909	30,598,817	4,628,280	(31,165,267)	\$ 49,670,025
Activos totales	21,463,802	20,468,947	6,573,460	1,981,396	1,301,195	31,343,675	5,548,880	(31,165,474)	\$ 57,515,881
Pasivos totales	5,383,343	8,807,985	4,161,205	(27,836)	78,227	244,152	97,834	(206)	\$ 18,744,704
Mejoras a bienes concesionados y adquisición de mobiliario y equipo del ejercicio	1,076,257	376,649	176,335	407,684	117,405		460,534		\$ 2,614,864
Amortización y depreciación	(463,988)	(659,873)	(482,130)	(48,371)	(30,693)	(7,194)	(144,648)		\$ (1,836,897)
Momento de reconocimiento de ingresos									
En un punto del tiempo:									
Ingresos aeronáuticos	3,933,693	1,369,066	1,322,648	530,736	229,217		870,622		\$ 8,255,982
Ingresos no aeronáuticos	662,485	233,106							\$ 895,591
Total	\$ 4,596,178	\$ 1,602,172	\$ 1,322,648	\$ 530,736	\$ 229,217		\$ 870,622		\$ 9,151,573
A través del tiempo:									
Ingresos aeronáuticos	616,471	501,362	69,009	48,991	22,251		82,909		\$ 1,340,993
Ingresos no aeronáuticos	3,361,869	867,467	507,076	129,527	58,270	1,748,731	169,120	(1,749,181)	\$ 5,092,879
Ingresos por servicios de construcción	249,127	335,148	175,998	134,104	57,225		284,591		\$ 1,236,193
Total	\$ 4,227,467	\$ 1,703,977	\$ 752,083	\$ 312,622	\$ 137,746	\$ 1,748,731	\$ 536,620	(\$ 1,749,181)	\$ 7,670,065

(*) Subsidiaria localizada en Puerto Rico

(**) Subsidiaria localizada en Colombia

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Nota 3 - Ingresos procedentes de contratos de clientes:

3.1) Reconocimiento de ingresos

En los aeropuertos operados por la Compañía se obtienen ingresos de clientes externos, provenientes de la prestación de servicios aeronáuticos a aerolíneas y la prestación de servicios complementarios. Adicionalmente, la Compañía reconoce ingresos de servicios de construcción, los cuales provienen de acuerdos de concesión con entidades gubernamentales.

A continuación, se describen los principales tipos de contratos de prestación de servicios por los que la Compañía obtiene ingresos.

3.1.1) Servicios aeronáuticos

La Compañía opera aeropuertos en tres países (México, Puerto Rico y Colombia), proporcionando múltiples servicios aeronáuticos, por los cuales se identifican principalmente las siguientes obligaciones de desempeño:

- a. Cuotas a pasajeros (Tarifa de Uso de Aeropuerto "TUA"), la cual se calcula con base en el total de pasajeros de salida (distintos de los diplomáticos, infantes y pasajeros en tránsito) que viaja utilizando las terminales aéreas operadas por la Compañía.
- b. Cuotas de aterrizaje, que contempla la prestación de servicios de aterrizaje, uso de pistas, calles de rodaje y uso de bandas.
- c. Plataforma, basado en el tiempo que permanece una aeronave en las terminales a partir de la hora de su aterrizaje.
- d. Cuota por seguridad, se calculará con base en el total de pasajeros de llegada y de salida.
- e. Cuota de inspección de equipaje documentado, se calcula sobre el total de pasajeros de salida.
- f. Cuota por uso de abordadores mecánicos, que consiste en la prestación del servicio de un abordador que conecta una aeronave con la terminal aérea a partir de la hora de su aterrizaje.
- g. Cuota por uso de mostradores para documentación de pasajeros, la aplicación de la tarifa será por posesión de documentación y por periodos de una hora. Después de la primera hora de servicio la tarifa se cobra proporcionalmente por periodos de 30 minutos.

Los ingresos se miden en función de la contraprestación especificada en el sistema de regulación tarifaria a los aeropuertos de cada país para cada obligación de desempeño identificada. En México están regulados por la SCT, en Puerto Rico están sujetos a la regulación de la Administración Federal de Aviación ("*Federal Aviation Administration*" o FAA) y en Colombia están regulados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil).

En su carácter de operador del Aeropuerto LMM, Aerostar celebró un Contrato de Uso con las principales aerolíneas que prestan servicios al Aeropuerto LMM, a las que se les denomina "Aerolíneas Firmantes", con vigencia de 15 años, contados a partir del 27 de febrero de 2013, mismo que puede ser terminado anticipadamente por acuerdo de las partes. Si al concluir la vigencia, no han sido aprobados

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

nuevos contratos de uso, cada uno de los Contratos de Uso vigentes en el momento de la terminación, continuarán siendo vinculantes hasta que sean firmados nuevos contratos de uso.

Los Contratos de Uso otorgan a Aerostar el derecho a recibir las siguientes contribuciones anuales de las aerolíneas que prestan servicios en el Aeropuerto LMM:

- Por el primer año parcial de vigencia (i.e., el año que concluyó el 31 de diciembre de 2013), la cantidad de USD\$62,000 (aproximadamente \$1,235,982), multiplicada por el número de días de vigencia transcurridos durante dicho año, entre el número de días del año,
- Por los cinco años siguientes de vigencia, la cantidad USD\$62,000 por año, y
- Por los años restantes de vigencia, el total de contribuciones anuales por año anterior, ajustadas por la inflación con base en el Índice de Precios al Consumidor no subyacente de los Estados Unidos. Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 la contribución de las aerolíneas fue de USD\$64,495 (\$1,391,462) y USD\$63,143 (\$1,216,134).

Las cuotas a pasajeros, aterrizaje y de seguridad se reconocen en un punto en el tiempo, una vez que se entrega el manifiesto de salida a la aeronave. Los ingresos asociados a las demás obligaciones de desempeño se reconocen a través del tiempo, considerando, en la medida en que se prestan dichos servicios.

Descuentos

La Compañía puede aplicar descuentos a sus tarifas, siempre que dichos descuentos se apliquen de manera no discriminatoria, de conformidad con las leyes de cada uno de los países en los que opera. Se otorgan descuentos, de conformidad con la política de descuentos establecida de conformidad con las condiciones negociadas con la Cámara Nacional de Autotransportes (CANAERO), efectuando la entrega de los ingresos regulados a los 30 días.

Los ingresos se reconocen netos de los descuentos estimados que se otorgan conforme a las tarifas promulgadas.

El descuento relacionado por pronto pago de ingresos regulados (principalmente TUA) se establece en cada uno de los contratos con las aerolíneas, y se disminuye del ingreso de referencia. Durante los ejercicios de 2020 y 2019 el descuento ascendió a \$44,561 y \$47,374, respectivamente.

Términos de pago

De conformidad con los contratos celebrados con clientes por servicios aeroportuarios, el plazo de crédito es de 30 días, y por servicios complementarios, los días primero de cada mes. Durante el año, por excepción y con motivo del COVID-19 se realizaron convenios con clientes aeroportuarios en México y Airplan. En estos convenios se estipula la extensión del plazo de 30 a 180 días, con vigencia hasta el 30 de abril de 2021. Posterior a esa fecha el plazo volverá a ser de 30 días, estipulado en el contrato original. El convenio también incluyó la negociación de las cuentas por cobrar vigentes a la fecha de la firma del convenio, las cuales ascienden al 31 de diciembre de 2020 a \$185,140 y \$60,617 en México y Airplan, respectivamente. Este monto está garantizado para cobro por medio de firma de pagarés con los clientes con vencimiento menor a un año.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

3.1.2) Servicios no aeronáuticos

La Compañía genera ingresos procedentes de servicios no aeronáuticos, por los cuales se identifican principalmente las siguientes obligaciones de desempeño:

- a. Cuotas de acceso sobre transportación terrestre no permanente, basado en el número de eventos de acceso que tiene las compañías de transportación operadas por terceros a la terminal para recoger pasajeros.
- b. Estacionamiento de automóviles, cuotas basadas en el tiempo que permanecen los vehículos que ingresan al estacionamiento de público en general.
- c. Ventas al detalle, se reconoce cuando se vende un producto al cliente y el pago del precio de la transacción se realiza de inmediato al momento de la compra de un producto.

Los ingresos procedentes de cuotas de acceso sobre transportación terrestre y ventas de detalle se reconocen en un punto en el tiempo, en la medida en que la obligación de desempeño se satisface y se transfieren los bienes y servicios prometidos, mientras que los ingresos procedentes de estacionamientos se reconocen a través del tiempo.

Contratos por ingresos comerciales

La NIIF 15 debe aplicarse a todos los contratos con los clientes; sin embargo, existen excepciones como son los contratos por arrendamientos comerciales, los cuales se encuentran dentro del alcance de la NIIF 16 "Arrendamientos".

Los ingresos de arrendamiento (actividades no reguladas) se consideran servicios complementarios a la prestación de servicios regulados por lo que no existe infraestructura separada distinta al intangible reconocido según Nota 8; tampoco un derecho de uso a ser contabilizado de manera separada de conformidad con la NIIF 16.

Actualmente, el arrendamiento de espacio en los aeropuertos a aerolíneas y otros arrendatarios comerciales representa la fuente más significativa de los ingresos por servicios no aeronáuticos. Los ingresos por arrendamiento se devengan mensualmente y se determinan aplicando un porcentaje establecido en el contrato de arrendamiento sobre los ingresos por ventas reales de los arrendatarios (participación), o un mínimo acordado.

Las operaciones de arrendatarios comerciales incluyen alquileres de automóviles, ventas de alimentos y bebidas, ventas minoristas y de quioscos, publicidad gráfica, transporte terrestre, operaciones fijas y otros servicios prestados. Los ingresos comerciales se reconocen parcialmente en función de los ingresos de los arrendatarios y se basan parcialmente en rentas mínimas.

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 los ingresos por renta variable fueron de \$1,931,965 y \$3,435,381 respectivamente, y por la parte de renta fija fue de \$612,509 y \$830,288 respectivamente.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

3.1.3) Servicios de construcción

La Compañía como operador de concesiones aeroportuarias está obligado a realizar mejoras a los bienes concesionados. Las obras que se ejecutan dentro del aeropuerto son de conformidad con los planes de desarrollo autorizados por los reguladores. Los ingresos por servicios de construcción son reconocidos conforme a los avances de obra, presentados por los contratistas, y aprobados por el regulador cuando menos de forma anual. Las mejoras desarrolladas se esperan complementen la infraestructura aeroportuaria operada por el Grupo. La NIIF 15 establece que, durante el periodo de construcción de la infraestructura relacionada con las concesiones recibidas, estas deberán presentarse como un “activo de contrato” dentro del estado de situación financiera. Véase Nota 8.

Los servicios de construcción realizados por el Grupo no le dan derecho a una contraprestación en efectivo directamente, sino que recibe un derecho intangible a cargar a los usuarios por los servicios aeroportuarios en las terminales, durante el periodo de concesión. El ingreso por los servicios de construcción es medido al valor razonable de los servicios prestados, que incrementan el valor del activo intangible, adicionado de los costos de financiamiento capitalizables.

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 los ingresos por servicios de construcción en México fueron de \$3,296,482 y \$725,047, en Aerostar fueron de \$353,686 y \$335,148 y en Airplan \$6,918 y \$175,998, respectivamente.

3.1.4) Ley de Aeropuertos y su Reglamento

México

Bajo la Ley de Aeropuertos y su Reglamento en México, los ingresos de la Compañía se clasifican en Servicios regulados y Servicios no regulados. Los Servicios regulados son los servicios aeronáuticos consistentes principalmente en el uso de pistas, calles de rodaje y plataformas para aterrizajes y salidas, estacionamiento de aeronaves, el uso de abordadores mecánicos, servicios de seguridad, ingresos por cuotas de acceso cobradas a terceros que prestan servicios complementarios, hangares, así como el uso en general de las terminales y otra infraestructura por las aeronaves, pasajeros y carga, incluyendo la renta de espacio esencial para la operación de aerolíneas y proveedores de servicios complementarios. Los Servicios no regulados consisten principalmente en servicios complementarios como servicios de rampa y manejo de equipaje y carga, alimentación, mantenimiento y reparación, estacionamientos de automóviles y actividades relacionadas que dan soporte a las líneas aéreas.

La regulación tarifaria a la que está sujeta la Compañía prevé que las siguientes fuentes de ingreso están reguladas:

- Ingresos por servicios aeroportuarios (según se definen en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento), distintos al estacionamiento de automóviles, y
- Tarifas de acceso cobradas a terceros que presten servicios complementarios, distintas de aquellas relacionadas con el establecimiento de oficinas administrativas que la SCT determine como no esenciales.

Los servicios no regulados consisten en servicios comerciales que son considerados como no esenciales para la operación de un aeropuerto, tal como la renta de espacios a comercios, restaurantes y bancos. Las cuotas de acceso y los ingresos por otros servicios se reconocen cuando se prestan los servicios.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

A continuación, se muestran los ingresos de la Compañía al 31 de diciembre de 2020 y de 2019, utilizando la clasificación establecida en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, en función a las obligaciones de desempeño establecidas de conformidad con la NIIF 15.

	Año que terminó el	
	31 de diciembre de	
	2020	2019
Servicios regulados:		
Servicios aeroportuarios por ingresos procedentes de contratos con clientes:		
Cuotas a pasajeros	\$ 3,476,804	\$ 7,005,018
Cuotas de aterrizaje	983,173	1,148,747
Plataforma	395,432	405,814
Servicios de seguridad	46,553	102,216
Inspección equipaje documentado	140,502	296,143
Uso de abordadores	333,134	575,464
Mostradores temporales	9,383	16,821
Otros servicios aeroportuarios	252,777	340,007
Total servicios regulados (*)	<u>\$ 5,637,758</u>	<u>\$ 9,890,230</u>
Servicios no regulados:		
Servicios no regulados por ingresos procedentes de contratos con clientes:		
Ventas al detalle	\$ 461,502	\$ 895,591
Cuotas de acceso sobre transportación terrestre no permanente	29,967	63,159
Estacionamiento de automóviles	171,193	319,200
Otros servicios	122,751	151,596
	<u>785,413</u>	<u>1,429,546</u>
Servicios comerciales	<u>2,544,474</u>	<u>4,265,669</u>
Total servicios no regulados (**)	<u>3,329,887</u>	<u>5,695,215</u>
Servicios de construcción	<u>3,657,086</u>	<u>1,236,193</u>
Total	<u>\$ 12,624,731</u>	<u>\$ 16,821,638</u>

(*) Se incluyen ingresos regulados de México por \$3,340,674 y \$6,628,145, por los ejercicios de 2020 y 2019 de Aerostar por \$1,808,102 y \$1,870,427, por los ejercicios de 2020 y 2019, respectivamente, y de \$488,982 y \$1,391,658 en el caso de Airplan por el mismo periodo, respectivamente.

(**) Este renglón dentro del estado de resultados consolidado (servicios no aeronáuticos) incluye los conceptos de servicios complementarios y aeroportuarios que en la suma asciende a \$225,340 y \$293,256, por los ejercicios de 2020 y 2019, respectivamente.

Puerto Rico

De conformidad con el Acuerdo entre la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico y Aerostar, los ingresos de Aerostar se clasifican en servicios regulados y servicios no regulados. Véanse Notas 3.1.1 y 3.1.2.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Colombia

Bajo la resolución 4530 regulación de la Aeronáutica Civil en Colombia, los ingresos de Airplan se clasifican en servicios regulados y servicios no regulados. Véanse Notas 3.1.1 y 3.1.2.

La siguiente tabla muestra los ingresos por arrendamiento de locales por tipo de actividades comerciales para los años indicados:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2020	2019
Ingresos comerciales:		
Tiendas Duty Free	\$ 991,833	\$ 1,785,508
Alimentos y bebidas	449,340	820,001
Publicidad	92,683	187,192
Renta de autos	485,725	673,969
Bancos y casas de cambio	72,563	115,927
Teleservicios	15,174	16,038
Transporte terrestre	49,721	98,033
Otros servicios	387,435	569,001
Total de ingresos por servicios comerciales	<u>\$ 2,544,474</u>	<u>\$ 4,265,669</u>

El COVID-19 ha afectado la industria de viajes y en algunas partes del mundo los gobiernos han introducido prohibiciones y restricciones de viaje. Como resultado, el tráfico de pasajeros en México, Aerostar y Airplan comenzó a disminuir en la segunda mitad de marzo de 2020, repercutiendo en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

A continuación, se muestra el tráfico de pasajeros, en miles, domésticos e internacionales por los años 2020 y 2019:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2020	2019
Tráfico de pasajeros domésticos:		
México	9,246	16,684
Aerostar	4,548	8,456
Airplan	3,625	10,231
Total pasajeros domésticos	<u>17,419</u>	<u>35,371</u>
Tráfico de pasajeros internacionales:		
México	7,283	17,478
Aerostar	298	992
Airplan	590	1,821
Total pasajeros internacionales	<u>8,171</u>	<u>20,291</u>
Total pasajeros	<u>25,590</u>	<u>55,662</u>

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

A continuación, se muestran los efectos que tuvo la disminución del tráfico de pasajeros como consecuencia del COVID-19 en los ingresos por país, sin considerar el ingreso por construcción el cuál no depende directamente del tráfico de pasajeros:

	Año que terminó el 31 de diciembre de		Cambio % respecto 2019
	2020	2019	
Ingresos aeronáuticos			
México	\$ 3,115,335	\$ 6,334,890	(50.82)
Aerostar	1,808,102	1,870,428	(3.33)
Airplan	488,981	1,391,657	(64.86)
Total ingresos aeronáuticos	<u>\$ 5,412,418</u>	<u>\$ 9,596,975</u>	(43.60)
Ingresos no aeronáuticos			
México	\$ 2,517,816	\$ 4,380,821	(42.53)
Aerostar	740,450	1,100,573	(32.72)
Airplan	296,961	507,076	(41.44)
Total ingresos no aeronáuticos	<u>\$ 3,555,227</u>	<u>\$ 5,988,470</u>	(40.63)
Total ingresos sin ingreso por construcción	<u>\$ 8,967,645</u>	<u>\$ 15,585,445</u>	(42.46)

A continuación, se muestran las estimaciones de los ingresos futuros en los siguientes años provenientes de arrendamientos operativos no cancelables considerando los contratos comerciales de renta mínima.

Periodos que terminarán al 31 de diciembre de:

2021	\$ 2,515,572
2022	2,315,111
2023	2,184,496
2024	1,943,444
2025	1,857,885
2026-2028	2,380,113

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2020 y 2019

Nota 4 - Costos y gastos por naturaleza:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2020	2019
Beneficios a corto plazo	\$ 1,039,883	\$ 1,199,217
Energía eléctrica	382,026	474,719
Mantenimiento y conservación	447,884	699,557
Honorarios profesionales	251,621	308,740
Seguros y fianzas	127,750	225,252
Servicio de vigilancia	275,206	325,613
Servicio de limpieza	207,599	232,219
Asistencia técnica (Nota 14.4)	175,615	404,086
Derecho de uso de activos concesionados (DUAC) ⁽¹⁾	535,379	986,850
Amortización y depreciación de activo intangible y mobiliario y equipo	1,934,766	1,836,897
Consumo de artículos comerciales	169,298	323,899
Servicios de construcción (Nota 3.1.3)	3,657,086	1,236,193
Participación de los trabajadores en las utilidades	3,115	10,250
Beneficios por terminación (Nota 17.17)	2,382	1,922
Deterioro de cuentas por cobrar (Nota 6)	154,417	12,127
Otros	143,409	267,521
Total de costos de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, costo de servicios de construcción y gastos de administración	<u>\$ 9,507,436</u>	<u>\$ 8,545,062</u>

(1) Por los ejercicios de 2020 y 2019 \$254,337 y \$484,402, respectivamente, corresponden a la contraprestación por las concesiones en México, dicha contraprestación es equivalente al 5% de los ingresos brutos de cada una de las concesiones, por su parte \$149,602 y \$361,029, respectivamente, corresponden a la contraprestación de la concesión Airplan al 19% de los ingresos brutos, y por \$131,440 y \$141,419, respectivamente, corresponden por la contraprestación de la concesión de Aerostar al 5% de los ingresos brutos del aeropuerto.

4.1) CARES Act - Aerostar

El 12 de mayo de 2020, el Gobierno de Estados Unidos a través de la FAA otorgó a la subsidiaria Aerostar una oferta de subvención de ayuda y seguridad económica contra el COVID-19 (CARES Act) por un monto total de USD\$33,417 (aproximadamente \$717,590), sin ningún costo, los cuales pueden ser acreditados por la Compañía dentro de un periodo de 4 años y pueden ser utilizados para cualquier propósito para el cual los ingresos del aeropuerto puedan utilizarse legalmente, excepto por nuevos proyectos de desarrollo aeroportuario. Los fondos serán recibidos por medio de reembolsos una vez presentada la comprobación del gasto incurrido ante la FAA a través de los medios establecidos y los cuales deben incluir detalles suficientes para permitir la verificación del cumplimiento de la política de uso de la subvención. Recibido el reembolso de los gastos comprobados la compañía descuenta dentro del mismo periodo los gastos comprobados relacionados, ya que no existe posibilidad de devolución a la autoridad. Al 31 de diciembre de 2020 no hay condiciones no cumplidas u otras contingencias

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

relacionadas con estas subvenciones. La Compañía no se benefició directamente de ninguna otra forma de asistencia gubernamental.

Durante el año la Compañía recibió la cantidad de USD\$17,125 (\$367,752 aproximadamente), por reembolsos de comprobaciones presentadas a la autoridad, de los cuales \$339,681 son presentados neto del gasto o costo correspondiente al 31 de diciembre de 2020. Los conceptos con los que se relacionan son: Beneficios a corto plazo \$165,894; amortización de Seguros y fianzas \$142,274; Otros \$23,650, el cual comprende servicios de alcantarillado, disposición de basura, entre otros y Mantenimiento y conservación \$7,863. Los pagos anticipados por Seguros y fianzas son deducidos del estado de situación financiera, de acuerdo con la política contable. (Ver Nota 17.22)

Nota 5 - Efectivo y equivalentes de efectivo:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2020	2019
Efectivo en bancos y caja	\$ 3,514,293	\$ 3,642,037
Inversiones a corto plazo	1,678,335	2,550,642
Total efectivo y equivalentes de efectivo	<u>\$ 5,192,628</u>	<u>\$ 6,192,679</u>

5.1) Efectivo y equivalentes de efectivo restringido

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 el efectivo y equivalentes de efectivo incluye los montos recaudados al por Aerostar por el concepto de "Passenger Facility Charge" (PFC), los cuales están restringidos a ser utilizados para fundear proyectos de inversión en infraestructura aeroportuaria que previamente autorice la FAA por \$5,055 y \$26,849. Véanse Notas 15.e y 17.6., adicionalmente al 31 de diciembre de 2019 incluye los fondos relacionados con la recuperación de los seguros en 2019, los cuales están restringidos hasta obtener la certificación de obra que indique que los fondos se utilizaron para el propósito definido por \$138,773.

Nota 6 - Cuentas por cobrar - Neto:

6.1) Cuentas por cobrar:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2020	2019
Clientes	\$ 1,458,653	\$ 1,195,559
Menos: Estimación por deterioro	<u>(346,183)</u>	<u>(191,766)</u>
	1,112,470	1,003,793
Documentos por cobrar a clientes	<u>245,757</u>	
Total cuentas por cobrar	<u>\$ 1,358,227</u>	<u>\$ 1,003,793</u>

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

La expectativa de cobro de la cuenta por cobrar a corto plazo es de un mes en relación con la fecha de reporte. En respuesta al COVID-19, la Compañía realizó revisiones frecuentes de los vencimientos de clientes en cada uno de los países en los que opera. Esta expectativa no ha sido modificada, de acuerdo con los análisis realizados por la compañía como consecuencia del COVID-19, en la cual consideró factores que pudieran influir en dicha expectativa. Se firmaron convenios, con garantías de cobro, con aquellos clientes que externaron dificultades durante año y se extendió el plazo para estos clientes en específico por un periodo no mayor a un año. (Ver Nota 6.2).

Las cuentas por cobrar están representadas principalmente por la TUA pagada por cada pasajero (distintos de los diplomáticos, infantes y pasajeros en tránsito) que viaja utilizando las terminales aéreas operadas por la Compañía. El saldo al 31 de diciembre de 2020 y 2019 ascendió a \$547,810 y \$615,223, respectivamente.

6.2) Documentos por cobrar a clientes

Como consecuencia del COVID-19 que ha afectado la industria de viajes y en algunas partes del mundo los gobiernos han introducido prohibiciones y restricciones de viaje, ocasionando un descenso en el tráfico de pasajeros. La Compañía ha acordado con varios clientes, cuyo ingreso se deriva de servicios aeroportuarios en apoyo a la recesión económica causada por el COVID-19, la negociación de extender los plazos de cobro de 30 a 180 días garantizados desde el inicio del convenio mediante la firma de pagarés, estableciendo pagos mensuales y con vencimiento a un plazo no mayor de un año. Este convenio fue acordado, con los clientes por única ocasión, como consecuencia del COVID-19, y no representa cambio de política ni sustituye el contrato original acordado. Los vencimientos de estos clientes regresaran a 30 días una vez concluido el convenio a partir del segundo trimestre de 2021. Estos documentos son agrupados dentro de la línea de Clientes ya que representan cuentas por cobrar a clientes provenientes de operaciones aeroportuarias prestadas y las cuales fueron intercambiadas por un documento pagaré como garantía de cobro desde la firma del convenio la cual podrá ser aplicado en caso de cualquier mora. Al 31 de diciembre de 2020 el saldo de la cuenta de documentos por cobrar a terceros celebrados por México y Airplan asciende a \$185,140 y \$60,617, respectivamente, con las siguientes características:

México. - Vencimiento no mayor a un año estipulando una tasa de interés de Certificados de la Tesorería de la Federación (Cetes) más 7 puntos por 1.5, los intereses devengados en el periodo no son significativos.

Airplan. - Vencimiento menor a un año y una tasa de interés de Depósito Término Fijo (DTF) más cuatro puntos, los intereses devengados en el periodo no son significativos.

Estos documentos por cobrar fueron sometidos a pruebas y análisis de deterioro, considerando apropiado agruparlo en una misma categoría de riesgo. Considerando factores prospectivos de los clientes con los que se tienen documentos por cobrar no se identificaron pérdidas esperadas relacionados a estos documentos cobrar.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

6.3) Deterioro de cuentas por cobrar:

Después de la evaluación realizada por la Compañía con respecto a sus clientes la Compañía incrementó la reserva de deterioro de cuentas por cobrar consolidado en \$154,417.

Al 31 de diciembre de 2020 el saldo total de cuentas por cobrar no deterioradas asciende a \$474,854 (\$580,914 al 31 de diciembre de 2019). Estas cuentas se refieren a clientes que no tienen una historia reciente de incumplimiento, los cuales cuentan con un historial positivo amplio con la compañía y no se identificó un incremento en el nivel de riesgo crediticio en nuestras evaluaciones prospectivas realizadas.

En México, se registraron a la estimación por deterioro de cuentas por cobrar en el año \$70,470, representado principalmente por un cliente aeroportuario quien durante el año cesó sus operaciones por un valor de \$65,452, por el total de la cuenta por cobrar a ese cliente. Se prevé que las rutas y frecuencias que operaba este cliente, de y hacia nuestros aeropuertos en México sean cubiertas por otras aerolíneas, durante los próximos años y conforme se restablezcan los niveles de tráfico de pasajeros. Si bien las operaciones han disminuido durante el año en los aeropuertos en México, de acuerdo con los análisis de la Compañía, no se presenta riesgo incremental operacional ni aumento en el riesgo de crédito de las cuentas por cobrar. Las dificultades que atraviesa la industria aeronáutica como consecuencia del COVID-19, trajo como consecuencia que algunos de nuestros clientes aeroportuarios se encuentren en procesos de reestructuras financieras, sin embargo no han caído en incumplimiento de pagos y al 31 de diciembre de 2020 de acuerdo con nuestros análisis no se esperan incumplimientos futuros, debido a que han podido acceder a financiamiento y a apoyos económicos gubernamentales en el caso de las aerolíneas internacionales que les permitirá seguir cumpliendo con sus compromisos financieros. La Compañía monitorea el comportamiento de las cuentas por cobrar y toma medidas al respecto, facultado, en su caso, de impedir el servicio a sus clientes, de encontrar situaciones fuera de lo establecido en su política de vencimientos mayores a 30 días, lo que mantiene el nivel de exposición de riesgo bajo.

En Aerostar, se registraron a la estimación por deterioro de cuentas por cobrar en el año \$50,842 representado principalmente por aerolíneas internacionales que de acuerdo con el análisis de la Compañía y a la incertidumbre actual es probable el cese de algunas operaciones internacionales recurrentes en el Aeropuerto LMM ocasionado por el descenso en el tráfico de pasajeros internacionales, (aproximadamente 70%, comparado con 2019), viajando directamente al Aeropuerto LMM. La mezcla de pasajeros en este aeropuerto se compone principalmente de tráfico doméstico. En 2020 el tráfico doméstico representó 80% mientras que en 2019 representó el 85%. Las aerolíneas nacionales en Estados Unidos se beneficiaron de las subvenciones otorgadas por el gobierno. Como parte de la Ley de Ayuda, Alivio y Seguridad Económica para el Coronavirus (CARES). La Compañía espera que las aerolíneas nacionales utilicen los fondos de la Ley CARES para cumplir sus responsabilidades operativas, incluidas las cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2020. Las aerolíneas internacionales no se benefician de la asistencia del gobierno de sus respectivos países y, por lo tanto, en conjunto con los otros factores descritos, la evaluación de la Compañía es que el cobro podría estar en riesgo.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

En Airplan, se registraron a la estimación por deterioro de cuentas por cobrar en el año \$33,105. Derivado de los cierres temporales de terminales las cuentas por cobrar en la subsidiaria se redujeron significativamente. De acuerdo con los análisis realizados por la Compañía, no se prevé nuevos cierres que pudiera suponer un riesgo incremental en las operaciones propias y de los clientes. Por las dificultades que atraviesa la industria área como consecuencia del COVID-19, algunos de nuestros clientes aeroportuarios atraviesan por procesos de reestructuras financieras al 31 de diciembre de 2020. De acuerdo con nuestros análisis no se esperan incumplimientos futuros significativos debido a que estos clientes han podido acceder a planes de refinanciamientos y posibles apoyos gubernamentales del gobierno colombiano. La Compañía monitorea el comportamiento de las cuentas por cobrar y toma medidas al respecto, facultado, en su caso, de impedir el servicio a sus clientes, de encontrar situaciones fuera de lo establecido en su política de vencimientos mayores a 30 días, lo que mantiene el nivel de exposición de riesgo bajo.

Los movimientos de la estimación por deterioro de cuentas por cobrar se muestran a continuación:

Estimación por deterioro de cuentas por cobrar al 1 de enero de 2019	\$ 179,639
Aplicación a la estimación de México durante el periodo	(369)
Aplicación a la estimación de Aerostar	(5,585)
Incremento a la estimación de Airplan	18,081
Estimación por deterioro de cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2019	191,766
Incremento a la estimación de México durante el periodo	70,470
Incremento a la estimación de Aerostar	50,842
Incremento a la estimación Airplan	33,105
Estimación por deterioro de cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2020	\$ 346,183

La constitución de la provisión por deterioro de cuentas por cobrar se ha registrado en la cuenta de resultados en el rubro de costo de servicios y los importes cargados a la provisión son dados de baja de la cuenta por cobrar cuando no hay expectativa de su recuperación.

Para medir las pérdidas crediticias esperadas, las cuentas por cobrar y los activos por contratos se han agrupado en función de las características de riesgo de crédito compartidas y los días vencidos. La Compañía no posee activos por contrato relevantes al 1 de enero y 31 de diciembre de 2020 y 2019.

Las tasas de pérdida esperada se basan en los perfiles de pago de las ventas en un periodo de 12 meses antes del 31 de diciembre de 2020 o 1 de enero de 2020, respectivamente, y las pérdidas crediticias históricas correspondientes experimentadas dentro de este periodo. Las tasas de pérdidas históricas se ajustan para reflejar la información actual y prospectiva de factores macroeconómicos que afectan la capacidad de los clientes para liquidar las cuentas por cobrar. La Compañía ha identificado que la situación económica de los países puede afectar de manera adversa la industria del transporte, además de los costos para cumplir la regulación en materia de aviación y las presiones sindicales para las aerolíneas, como los factores más relevantes y, en consecuencia, ajusta las tasas de pérdidas históricas en función de los cambios esperados en estos factores.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Sobre esta base, la provisión para pérdidas al 31 de diciembre de 2020 y al 31 de diciembre de 2019 se determinó de la siguiente manera tanto para las cuentas por cobrar como para los activos por contratos:

<u>Tasas de pérdida esperadas 2020</u>	Por vencer	De 1 a 90	De 91 a 180	De 181 a 365	Más de 365	
México	0.00%	0.02%	19.20%	100.00%	100.00%	
Aerostar	5.40%	5.10%	43.70%	87.50%	100.00%	
Airplan	0.83%	0.83%	0.83%	100.00%	100.00%	
						Total estimación
<u>31 de diciembre de 2020</u>	Por vencer	De 1 a 90	De 91 a 180	De 181 a 365	Más de 365	al 31/12/20
Cuentas por cobrar México	\$ 474,854	\$ 59,819	\$ 14,292	\$ 66,816	\$ 129,056	
Provisión de pérdida México		784	2,744	66,816	129,056	\$ 199,400
Cuentas por cobrar Aerostar	444,515	60,421	3,702	4,896	55,360	
Provisión de pérdida Aerostar	23,984	3,084	1,619	4,284	55,360	88,331
Cuentas por cobrar Airplan		73,865	1,610	37,214	32,233	
Provisión de pérdida Airplan		516	110	25,593	32,233	58,452
Total estimación						<u>\$ 346,183</u>
<u>Tasas de pérdida esperadas 2019</u>	Por vencer	De 1 a 90	De 91 a 180	De 181 a 365	Más de 365	
México	0.02%	0.02%	0.02%	100.00%	100.00%	
Aerostar	1.00%	2.5% - 5.0%	15.00%	50.00%	100.00%	
Airplan	0.83%	0.83%	0.83%	100.00%	100.00%	
						Total estimación
<u>31 de diciembre de 2019</u>	Por vencer	De 1 a 90	De 91 a 180	De 181 a 365	Más de 365	al 31/12/19
Cuentas por cobrar México	\$ 580,914	\$ 1,012	\$ 1,733	\$ 126	\$ 128,930	
Provisión de pérdida México					128,930	\$ 128,930
Cuentas por cobrar Aerostar	159,796	97,697	2,176	712	31,236	
Provisión de pérdida Aerostar	1,599	3,611	544	499	31,236	37,489
Cuentas por cobrar Airplan		114,858	52,410	15,357	8,602	
Provisión de pérdida Airplan		953	435	15,357	8,602	25,347
Total estimación						<u>\$ 191,766</u>

El Grupo limita su exposición al riesgo crediticio de cuentas por cobrar estableciendo un plazo máximo de pago de 30 días para clientes. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2020, de las cuentas por cobrar vencidas no deterioradas dentro del rango de 1 a 90 días es de \$189,721 (\$209,003 en 2019). El monto total de todas las cuentas por cobrar vencidas no deterioradas dentro del rango de 1 a más de 365 días, al 31 de diciembre de 2020 es de \$217,085 (\$264,682 en 2019).

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Nota 7 - Terreno, mobiliario y equipo, Neto:

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 el terreno, mobiliario y equipo se integran como sigue:

	01/01/2020	Efecto de conversión	Adiciones	Bajas	31/12/2020
Terreno	\$ 302,323				\$ 302,323
Mobiliario y equipo	110,620	\$ 515	\$ 5,927		117,062
Maquinaria y equipo	106,843	4,013	32,762		143,618
Equipo de cómputo	52,973	931	17,667		71,571
Equipo de transporte	30,318	1,420	1,531		33,269
Mejoras a locales arrendados	59,158	569	3,723		63,450
Depreciación acumulada	(141,612)	(401)	(84,895)		(226,908)
	<u>\$ 520,623</u>	<u>\$ 7,047</u>	<u>(\$ 23,285)</u>		<u>\$ 504,385</u>

	01/01/2019	Efecto de conversión	Adiciones	Bajas	31/12/2019
Terreno	\$ 302,323				\$ 302,323
Mobiliario y equipo	83,466	(270)	\$ 27,424		110,620
Maquinaria y equipo	80,511	(3,869)	46,571	(\$ 16,370)	106,843
Equipo de cómputo	45,812	980	6,181		52,973
Equipo de transporte	22,064	(1,295)	9,549		30,318
Mejoras a locales arrendados	60,640	5,040	4,615	(11,137)	59,158
Depreciación acumulada	(104,478)	1,643	(66,284)	27,507	(141,612)
	<u>\$ 490,338</u>	<u>\$ 2,229</u>	<u>\$ 28,056</u>		<u>\$ 520,623</u>
Equipo en tránsito	68,142	(377)		(67,765)	
	<u>\$ 558,480</u>	<u>\$ 1,852</u>	<u>\$ 28,056</u>	<u>(\$ 67,765)</u>	<u>\$ 520,623</u>

El gasto por depreciación de 2020 consolidado fue de \$84,895 (\$66,284 en 2019), incluye la depreciación de Aerostar por \$72,474 y \$54,524, por los ejercicios de 2020 y 2019, respectivamente y la depreciación de Airplan por \$1,834 y \$1,506, por los ejercicios de 2020 y 2019, respectivamente, y el cual ha sido cargado en costos de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, y gastos de administración.

El gasto por depreciación de 2020 y 2019 por los Derechos de uso de activos por arrendamiento consolidada fue de \$6,689 y \$6,653, respectivamente, aplicable en México, no hubo reconocimiento de Derechos de activos por arrendamiento en Aerostar y Airplan.

7.1.) Derechos de uso de activos por arrendamiento

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019, los activos por derecho de uso asociados a los arrendamientos de propiedad ascienden a \$9,513 y \$14,774 y el pasivo asociado asciende aproximadamente a \$17,260 y \$20,422, respectivamente, los cuales no son significativos.

El pasivo por arrendamiento se mide al valor presente de los pagos de arrendamiento restantes, descontados utilizando la tasa de financiamiento del arrendatario. La tasa de financiamiento promedio pondera-

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

da del arrendatario aplicada a los pasivos por arrendamiento al 1 de enero de 2020 fue 9.04% y de 9.2% por los nuevos contratos celebrados durante el ejercicio 2020.

La Compañía tiene celebrado un contrato de arrendamiento de las oficinas corporativas, y vehículos utilitarios, los cuales se reconocieron como un derecho de uso y están incorporados dentro de Terreno, mobiliario y equipo, neto. Los términos generales de los contratos de arrendamientos se muestran a continuación:

Oficinas corporativas en México:

Contrato individual que estipula: i) vigencia de 5 años; ii) estipula pagos mensuales por concepto de renta de USD\$23,549 (aproximadamente \$469); iii) establece un depósito en garantía de dos meses de renta; iv) la renta base mensual se incrementará anualmente a partir de que se cumpla el primer aniversario de la fecha de inicio, conforme al incremento del Índice Nacional de Precios al Consumidor en Estados Unidos, y v) en el caso de incumplimiento en los pagos del principal devengará intereses moratorios equivalente a la tasa más reciente de intereses en US dólares, publicada por el Wall Street Journal con el Prime Rate en US dólares más diez puntos.

Arrendamiento de vehículos utilitarios en México:

Contrato marco del que se desprenden contratos individuales por vehículo que estipula: i) plazo forzoso de 48 meses; ii) pagos fijos mensuales y una renta extraordinaria pagadera por una sola vez en el primer mes; iii) establece un valor de rescate a liquidar al término del plazo forzoso; iv) el arrendatario tendrá el derecho preferente de adquirir el activo subyacente al término del plazo del contrato, y v) en caso de incumplimiento en los pagos del principal se devengará intereses moratorios del 3% mensual.

Los contratos de arrendamiento y contratos de servicios por los que se identificaron activos en arrendamiento de conformidad con la NIIF 16 no fueron significativos para la Compañía. Ver Nota 17.8.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2020 y 2019

Nota 8 - Activos intangibles, concesiones aeroportuarias y crédito mercantil, Neto:

A continuación, se muestra el movimiento de los activos intangibles derivados de las concesiones aeroportuarias durante los periodos presentados en los estados financieros consolidados:

	01/01/2020	Efecto de conversión	Adiciones (**)	Trasposos	31/12/2020
Concesiones (Reguladas)	\$ 50,586,636	\$ 1,059,370	\$ 107,144	\$ 932,376	\$ 52,685,526
Activos de contratos	978,060	1,295	3,036,386	(311,676)	3,704,065
Anticipo a contratistas	696,696		355,809	(620,700)	431,805
Licencias y ODC	279,797		84,930		364,727
Derechos Comerciales (No reguladas)	6,149,729	340,507			6,490,236
Crédito mercantil	2,567,365				2,567,365
Amortización acumulada	(12,132,245)	(79,297)	(1,849,871)		(14,061,413)
	<u>\$ 49,126,038</u>	<u>\$ 1,321,875</u>	<u>\$ 1,734,398</u>		<u>\$ 52,182,311</u>

	01/01/2019	Efecto de conversión	Adiciones (*)	Trasposos	31/12/2019
Concesiones (Reguladas)	\$ 49,961,253	(\$ 961,446)	\$ 591,315	\$ 995,514	\$ 50,586,636
Activos de contratos	671,496		1,236,196	(929,632)	978,060
Anticipo a contratistas			762,578	(65,882)	696,696
Licencias y ODC	249,671		30,126		279,797
Derechos Comerciales (No reguladas)	6,531,631	(381,902)			6,149,729
Crédito mercantil	2,567,365				2,567,365
Amortización acumulada	(10,395,094)	33,462	(1,770,613)		(12,132,245)
	<u>\$ 49,586,322</u>	<u>(\$ 1,309,886)</u>	<u>\$ 849,602</u>		<u>\$ 49,126,038</u>

(**) Dentro de las adiciones de 2020 más significativas, se encuentran: a) la ampliación del edificio terminal, plataforma comercial, ampliación de pistas, rodajes y vialidades del Aeropuerto de Mérida; así como el inicio de la ampliación terminal 3 y trabajos de ampliación de la terminal 4, ampliación de rodajes, ampliación de pistas, plataformas y vialidades en el Aeropuerto de Cancún, instalación de nuevo sistema de revisión de equipaje documentado, ampliación de la plataforma comercial, ampliación de pistas y rodajes en Aeropuerto de Huatulco.

(*) Dentro de las adiciones de 2019 más significativas, se encuentran: a) inició de la primera etapa de ampliación de la terminal del Aeropuerto de Mérida; ampliación de pistas y rodajes en Aeropuerto de Huatulco; terrenos para las obras de ampliación de pista y ampliación de rodajes, plataforma e inicio de obra civil para ampliación de la terminal cuatro del Aeropuerto de Cancún, y b) última etapa de la construcción del edificio de la terminal de carga del Aeropuerto de Rionegro y finalización de la construcción de los módulos de conexión del Aeropuerto de Rionegro.

El gasto consolidado por amortización de los intangibles relacionados con concesiones para 2020 es de \$1,820,239 (\$1,750,239 en 2019) ha sido cargado en el costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, este importe incluye la amortización de los derechos comerciales de Aerostar por \$181,545 (\$172,020 en 2019), los cuales se reconocieron como consecuencia de la valuación de conformidad con

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

los lineamientos de la IFRS 3 “Combinación de negocios”, así como la amortización del activo intangible de Airplan por \$101,795 (\$96,455 en 2019).

El gasto por amortización de la concesión de México es por \$686,460 (\$664,267 en 2019), el cual ha sido cargado en el costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

El gasto por amortización de la concesión de Aerostar es por \$492,505 (\$433,328 en 2019), el cual ha sido cargado en el costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

El gasto por amortización de la concesión de Airplan es por \$357,934 (\$384,169 en 2019), el cual ha sido cargado en el costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

Por otra parte, el gasto de amortización de licencias y ODC por \$29,632 (\$20,374 en 2019) ha sido cargado a gastos de administración.

8.1) Pruebas de deterioro activos intangibles, concesión aeroportuaria y crédito mercantil

La Compañía revisa el desempeño del negocio con base en el país donde operan sus subsidiarias, considerando tres Unidades Generadoras de Efectivo (UGE) por cada país de operación.

Las operaciones aeroportuarias se vieron afectadas durante 2020 por el COVID-19, lo que ocasionó un descenso en el tráfico de pasajeros. Esta situación provocó el cierre de las terminales en la subsidiaria Airplan a partir de la última semana de marzo y hasta la tercera semana de septiembre. En el caso de México se procedió al cierre temporal de las terminales 2 y 3 en el Aeropuerto Internacional de Cancún a partir del 11 y 18 abril de 2020, respectivamente, con reaperturas el 14 de julio y 1 de octubre, respectivamente. Estos eventos constituyeron indicios de deterioro por lo que la Administración realizó pruebas de deterioro, la primera al 30 de septiembre de 2020 y posteriormente realizó otra al 31 de diciembre de 2020 por cada una de las tres UGE identificadas por la Compañía. Los resultados obtenidos no resultaron en deterioro alguno en ninguno de los activos intangibles de la Compañía incluyendo el crédito mercantil. Para el ejercicio 2020 la Compañía llevó a cabo las pruebas de deterioro sobre todas las UGE considerando la totalidad del valor de los activos intangibles, concesiones aeroportuarias y crédito mercantil de \$52,182,311.

El crédito mercantil se asigna a los segmentos operativos que se espera que se beneficien de las sinergias de la combinación de negocios, independientemente de que otros activos o pasivos de las entidades adquiridas se asignen.

A continuación, se presenta un resumen de la asignación del crédito mercantil:

	31 de diciembre de	
	2020	2019
Aerostar	\$ 1,057,651	\$ 1,057,651
Airplan	1,509,714	1,509,714
	<u>\$ 2,567,365</u>	<u>\$ 2,567,365</u>

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Metodología

De acuerdo con las metodologías establecidas en la NIC 36 para el cálculo de 2020 la Administración de la Compañía determina el monto recuperable mediante el valor razonable menos costos de disposición. La Compañía utilizó este método en todas sus UGE. Para la determinación del valor razonable menos costos de disposición se utilizan proyecciones de flujos de efectivo descontados aprobadas por la Administración cubriendo un periodo de 28 años en el caso de México, 32 años en el caso de Aerostar y de 12 años en el caso de Airplan, los cuales corresponden a los años remanentes de las concesiones aeroportuarias. Para el ejercicio 2019 la Compañía determinó el monto recuperable de cada UGE mediante la técnica de valuación del valor en uso para la prueba anual de deterioro de crédito mercantil.

En 2020, la Compañía cambió su técnica de valuación utilizada para estimar el monto recuperable del enfoque tradicional, que usa un escenario de flujo de efectivo único, al enfoque de flujo de efectivo esperado, que usa múltiples escenarios de flujo ponderado por probabilidad. El cambio en la técnica de valoración se debe al grado significativamente mayor de incertidumbre en la estimación y al rango más amplio de posibles proyecciones de flujo de efectivo luego del impacto del COVID-19.

Este enfoque utiliza múltiples proyecciones de flujo de efectivo teniendo en cuenta las probabilidades asumidas de diferentes eventos y / o escenarios futuros en lugar de un único escenario de flujo de efectivo. Si bien pueden existir muchos escenarios y probabilidades, la Compañía consideró que los tres escenarios detallados a continuación (caso base, positivo y negativo) reflejan una muestra representativa de posibles resultados.

Los cálculos utilizan proyecciones de flujo de efectivo que se basan en presupuestos financieros y planes de negocios preparados por la gerencia y aprobados por la junta directiva. Los presupuestos y planes comerciales se actualizan para reflejar los desarrollos más recientes a la fecha del informe. Las expectativas de la Administración reflejan el desempeño hasta la fecha y se basan en su experiencia en tiempos de recesión y son consistentes con las suposiciones que haría un participante del mercado. Los cálculos se apoyan en estudios realizados por terceros independientes especializados en la industria aeronáutica en conjunto con los estudios publicados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Estos estudios contemplan los impactos económicos del COVID-19 y presentan diferentes escenarios de curvas de recuperación por cada UGE.

Debido a las circunstancias específicas de cada mercado en los que opera la Compañía consideró adecuado los siguientes escenarios:

Positivo - Para el desarrollo del escenario positivo de cada una de las UGE, se contempló una mayor recuperación fluida en el tráfico de pasajeros, es decir la Administración consideró incrementar dentro de estos escenarios un porcentaje aplicado sobre el tráfico de pasajeros en cada uno de los años restantes del periodo de vida de cada una de las concesiones, en el caso de Airplan y Aerostar fue de un 10% sobre el número de pasajeros del escenario base, mientras que en la UGE de México se consideró un 5%, ocasionado por diferentes factores cualitativos como pudieran ser los planes de vacunación llevados en tiempo, así como la demanda reprimida de pasajeros, adicionalmente estos porcentajes asignados para cada una de las UGE reflejan en cada una de ellas una recuperación positiva que se encuentra alineada con los pronósticos de recuperación optimistas por parte de la OACI, en consecuencia dentro de este escenario la Administración espera una recuperación de pasajeros y utilidades en un periodo de años más corto.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Base - Para el desarrollo del escenario base de cada una de las UGE, se consideraron los efectos actuales en la industria que impactan en cada una de las UGE y la recuperación y crecimientos obtenidos de los estudios que realizó la Administración a través de terceros especializados en la industria.

Negativo - Para el desarrollo del escenario negativo de cada una de las UGE, se contempló una recuperación más lenta en el tráfico de pasajeros, es decir la Administración consideró disminuir del escenario base un porcentaje aplicado sobre el tráfico de pasajeros en cada uno de los años restantes del periodo de vida de cada una de las concesiones. En el caso de Airplan y Aerostar fue de un -10%, mientras que en la UGE de México se consideró un -5% ocasionado por diferentes factores cualitativos como pudieran ser las restricciones existentes o nuevas para poder viajar, procesos tardíos de vacunación contra el COVID-19, adicionalmente estos porcentajes asignados para cada una de las UGE reflejan en cada una de ellas, una recuperación más lenta que se encuentra alineada con los pronósticos de recuperación pesimistas por parte de la OACI, en consecuencia dentro de estos escenarios la Administración espera una recuperación de pasajeros y utilidades en un periodo de años más largo.

El flujo esperado ponderado determinado por la Compañía consistió en asignar una probabilidad a los 3 escenarios arriba mencionados, la Compañía estimó una ponderación de 25% al escenario bajo, 65% al escenario base y 10% al escenario positivo. En ninguna de las UGE resultó deterioro en los 3 escenarios ni en el escenario de flujo esperado ponderado.

Los supuestos utilizados para estimar el monto recuperable son consistentes con los supuestos que haría un participante del mercado. Para cada UGE, los supuestos clave para el escenario base fueron los siguientes durante 2020 y 2019:

	2020		
	México	Airplan	Aerostar
Tasa de descuento	12.20%	6.92%	9.54%
Promedio anual de costos y gastos operativos	3.00%	3.00%	3.00%
Tasa de crecimiento de pasajeros			
Tasa de crecimiento promedio de pasajeros en el periodo de recuperación de cada UGE.	34.80%	52.16%	19.37%
Periodo de recuperación (años)	5	3	5
Tasa de crecimiento promedio de pasajeros en el periodo posterior a la recuperación de pasajeros por cada UGE.	2.30%	4.90%	1.70%
Nivel de jerarquía del valor razonable del valor recuperable de UGE	3	3	3

	2019	
	Airplan	Aerostar
Tasa de descuento	9.66%	9.60%
Promedio anual de costos y gastos operativos	5.25%	4.45%
Tasa de crecimiento de pasajeros de salida	6.70%	2.50%

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

La Administración ha determinado los valores asignados a cada uno de los supuestos claves anteriores como sigue:

2020

<u>Supuesto</u>	<u>Enfoque utilizado para determinar los valores</u>
Tasa de descuento	Se utilizó la tasa de descuento después de impuestos a partir de la información de empresas públicas de la industria en donde se desempeña cada una de las UGE.
Tasa de crecimiento de costos y gastos operativos	Tasa de crecimiento durante el periodo de las concesiones, se basa en el último actual y tendencias proyectadas de inflación.
Tasa de crecimiento de pasajeros (durante el periodo de recuperación de cada UGE)	Tasa promedio ponderada de crecimiento en los pasajeros de salida durante el periodo de recuperación el cual va ligada con los crecimientos de la industria.
Tasa de crecimiento de pasajeros de salida (posterior a recuperación de cada UGE)	Tasa promedio ponderada de crecimiento en los pasajeros de salida durante el periodo de las concesiones, el cual va ligada con los crecimientos operacionales y financieros en un entorno económico recuperado en tráfico de pasajeros.

2019

<u>Supuesto</u>	<u>Enfoque utilizado para determinar los valores</u>
Tasa de descuento	Refleja los riesgos específicos relacionados con las tasas de mercado de la industria y los países en los que operan.
Promedio anual de crecimiento de ingresos, así como de costos y gastos operativos.	Tasa promedio ponderada de crecimiento durante el periodo de las concesiones, se basa en tendencias históricas y tendencias proyectadas de inflación.
Tasa de crecimiento de pasajeros de salida	Tasa promedio ponderada de crecimiento en los pasajeros de salida durante el periodo de las concesiones, el cual va ligada con los crecimientos operacionales y financieros.

Para el ejercicio 2020, a continuación, se muestran los análisis de sensibilidad aplicados en las proyecciones de cada UGE.

Tomando el escenario base y sensibilizando la tasa de descuento en +1% o -1% en cada una de las UGE, las proyecciones de flujo de efectivo habrían tenido un efecto de un exceso de \$8,375,900 y \$18,213,261 en México respectivamente, de \$563,239 y \$4,995,314 en Aerostar respectivamente y de \$1,273,721 y \$1,857,402 en Airplan respectivamente. Al sensibilizar la tasa de descuento en el flujo esperado ponderado no existen variaciones importantes en comparación al escenario base.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Por otro lado, dejando las variables de los tres escenarios constantes, incluyendo la tasa de descuento, la Compañía sensibilizó la ponderación asignada a cada uno de los escenarios y aun considerando el escenario negativo al 100% no se tendría deterioro en ninguna de las UGE.

Para el ejercicio 2019 a continuación se muestra la sensibilidad de la tasa de descuento aplicada en las proyecciones de cada UGE sujeta a la prueba de deterioro anual.

UGE Aerostar

Si la tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujo de efectivo de esta UGE hubiera sido un +1% o -1% (en lugar de 9.60%), la estimación de la Administración habría tenido los siguientes efectos, un exceso de los flujos de efectivo sobre el valor en libros de \$3,937,096 y \$9,876,930, respectivamente.

UGE Airplan

Si la tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujo de efectivo de esta UGE hubiera sido un +1% o -1% (en lugar de 9.66%), la estimación de la Administración habría tenido los siguientes efectos, un exceso de los flujos de efectivo sobre el valor en libros de \$615,993 y \$1,102,280, respectivamente.

8.2) Términos básicos y condiciones de las concesiones

México

Los términos básicos y las condiciones de cada concesión aeroportuaria son las siguientes:

- a. El tenedor de la concesión debe realizar construcciones, mejoras y mantenimiento a las instalaciones de acuerdo con su Plan Maestro de Desarrollo (PMD) y está obligado a actualizar el Plan cada cinco años. Véase Nota 15 b.
- b. El tenedor de la concesión solo podrá usar las instalaciones aeroportuarias para los fines especificados en la concesión y deberá prestar los servicios de acuerdo con las leyes y regulaciones aplicables y está sujeto a revisiones por parte de la SCT. El tenedor de la concesión deberá pagar un Derecho de Uso de Activos Concesionados (DUAC) (actualmente del 5% de los ingresos brutos del tenedor de la concesión, provenientes del uso de bienes del dominio público de acuerdo con los términos de las concesiones) en los términos de la ley aplicable. El DUAC se presenta en el estado de resultados consolidado dentro del rubro de "Costo de servicios aeronáuticos". Véase Nota 4.
- c. El suministro y otros servicios de combustible serán proporcionados por Aeropuertos y Servicios Auxiliares, Organismo Público Descentralizado.
- d. El tenedor de la concesión deberá permitir el acceso y el uso de áreas específicas de los aeropuertos a agencias gubernamentales para realizar sus actividades dentro de los aeropuertos.
- e. La concesión puede ser revocada si el tenedor de la concesión no cumple con algunas de las obligaciones impuestas por la concesión, como lo establece el artículo 27 o por las razones especificadas en el artículo 26 de la Ley de Aeropuertos.
- f. Los ingresos derivados de la concesión se encuentran regulados y están sujetos a un proceso de revisión. Ver Nota 18.1.3.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

- g. Los términos y condiciones de las concesiones a los que las operaciones de la Compañía están sujetas, se refiere a que pueden ser modificados por la SCT.

Aerostar

El propósito del acuerdo de Aerostar (Concesión) es el de operar el aeropuerto de uso público de manera segura; manteniendo la seguridad y protección del Aeropuerto LMM en los niveles más altos posibles, y la promoción, facilitación y mejorando el comercio, el turismo y el desarrollo económico. Las autoridades de Puerto Rico, Aerostar y las aerolíneas han acordado los términos y condiciones del Acuerdo de la instalación del aeropuerto (LMM Airport Facility Contract). El periodo de la concesión es por 40 años a partir de la fecha de cierre del contrato de la sesión de derechos de operación del Aeropuerto (27 de febrero de 2013).

De conformidad con el Acuerdo, Aerostar no tiene derecho a controlar en su totalidad el uso de las instalaciones del Aeropuerto, por ejemplo, las instalaciones aeroportuarias que están bajo la vigilancia de la autoridad de puertos en Puerto Rico o la seguridad interna o externa en ciertas zonas, y está obligado a realizar ciertos servicios de mantenimiento en el aeropuerto.

Como parte del Acuerdo, la autoridad otorga a Aerostar el derecho de subarrendar las áreas no aeronáuticas del Aeropuerto LMM, y recopilar y retener todas las tarifas, cargos, pagos e ingresos con respecto a dichas instalaciones subarrendadas.

De acuerdo con las disposiciones del Acuerdo, la Compañía tiene derecho a cobrar de todas las aerolíneas su contribución anual, que será igual a la suma de: a) tarifas de uso de plataformas; b) tarifas de aterrizaje; c) otros alquileres, y d) tarifas de uso de aeropuertos nacionales e internacionales.

El Acuerdo requiere que Aerostar haga un pago en efectivo de USD\$2.5 millones por año durante los primeros cinco años después de los primeros cinco años, la autoridad establece un pago de "Participación de ingresos de la autoridad anual", que consiste en el 5% de los ingresos brutos del Aeropuerto obtenidos por Aerostar desde el sexto año hasta el año treinta. Desde el año 31 hasta el 40, este monto aumentará al 10% de los ingresos brutos del aeropuerto.

Airplan

El objeto del contrato de concesión es el otorgamiento por parte de la Aeronáutica Civil de Colombia y a favor de Airplan de la concesión para la administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización y mantenimiento de los aeropuertos: Antonio Roldán Betancourt, El Caraño, José María Córdova, Las Brujas, Los Garzones, y Olaya Herrera.

El término de ejecución del contrato se extiende desde la fecha de suscripción de acta de inicio de ejecución (15 de mayo de 2008) y hasta la fecha en que ocurra uno de cualquiera de los siguientes hechos:

- Que los ingresos regulados generados sean iguales a los ingresos regulados esperados, siempre y cuando para tal momento ya hayan transcurrido 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución.
- Que hayan transcurrido 25 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución independientemente de si, para el momento, los ingresos regulados generados no han igualado el valor de los ingresos regulados esperados.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

- Si los ingresos regulados generados igualan a los ingresos regulados esperados antes de transcurridos 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución, la duración de la ejecución del contrato será, en todo caso, de 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución y durante este plazo el Concesionario deberá ejecutar todas las obligaciones a su cargo bajo el Contrato de Concesión.

Para efectos de los ingresos regulados esperados según la definición del contrato de concesión, se debe tener en cuenta que el ingreso regulado esperado incrementará una vez que sean entregadas cada una de las obras (obligatorias o complementarias) al Concedente.

Los Concedentes se comprometen a ceder a Airplan los ingresos regulados y los ingresos no regulados correspondientes a cada uno de los aeropuertos.

El Concesionario se obliga para con los Concedentes a pagar, durante el periodo de duración del Contrato, una contraprestación equivalente al 19% de los ingresos brutos del Concesionario.

La Concesión otorgada por virtud de este Contrato impone al Concesionario la obligación general de administrar, efectuar el aprovechamiento comercial y operar los aeropuertos de acuerdo con las especificaciones mínimas previstas en el Contrato y bajo su cuenta y riesgo.

La determinación de la vida útil económica del intangible está sujeta al porcentaje de ejecución de los ingresos con respecto al total de los ingresos esperados del modelo financiero que tiene la Compañía.

Contrato de Fiduciaria

Para la administración de los recursos de la Concesión y el pago de las obligaciones a cargo del Concesionario Airplan se obligó a constituir un Fideicomiso, al cual transfiere la totalidad de sus ingresos brutos recibidos y todos los recursos de deuda y capital que obtenga para la ejecución de la Concesión.

La Fiduciaria mantendrá, de conformidad con las normas contables vigentes, un registro de todos y cada uno de los pagos y transferencias que sean efectuadas a terceros o al propio Concesionario con cargo a cualquiera de las cuentas del Fideicomiso. Lo anterior sin perjuicio de entender que la cesión de los ingresos regulados y de los ingresos no regulados que por este Contrato hacen los Concedentes se efectúa a favor del Concesionario y no del Fideicomiso, y que los recursos de deuda y capital que obtenga el Concesionario deberán estar adecuadamente registrados como tales en su propia contabilidad y no en la del Fideicomiso, ya que este se constituye únicamente para efectos de la administración de los recursos.

La constitución del Fideicomiso se efectuó mediante la celebración de un contrato de fiducia mercantil irrevocable de administración y pago cuyo plazo será el máximo autorizado por las leyes comerciales colombianas.

8.3) Medición subsecuente del activo intangible

La Compañía subsecuentemente medirá el activo intangible a lo largo de su vida económica útil al costo, menos la amortización acumulada y las pérdidas por deterioro.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2020 y 2019

Nota 9 - Cuentas por pagar y gastos acumulados:

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 los saldos son los siguientes:

	<u>Año que terminó el 31 de diciembre de</u>	
	2020	2019
Proveedores	\$ 353,885	\$ 245,100
Impuestos por pagar	57,174	175,573
Derechos de uso de activos concesionados	5,070	269,916
Cuentas por pagar a partes relacionadas (Nota 14.1)	53,256	97,312
Pasivo por arrendamiento (Nota 7.1)	17,236	20,422
Sueldos por pagar	128,105	149,452
Acreedores diversos por servicios	640,068	803,746
Cuentas por pagar a contratistas	343,610	37,809
	<u>\$ 1,598,404</u>	<u>\$ 1,799,330</u>

Debido a que el vencimiento de estas cuentas es a un plazo menor a un año se considera que el valor razonable se aproxima al valor en libros de las mismas.

Nota 10 - Préstamos bancarios:

Al 31 de diciembre de 2020 se ha dispuesto de estas líneas de crédito como se muestra a continuación:

<u>Banco</u>	Saldo de línea de crédito en moneda extranjera al 31/12/2020	Línea crédito usada en pesos	Amortización principal en pesos	Comisiones e intereses - Neto	Plazo		Valor razonable
					Corto	Largo	
Santander, S. A.		\$ 2,000,000		(\$ 5,133)		\$ 1,994,867	\$ 1,989,862
BBVA Bancomer, S. A.		1,980,000	(\$ 20,000)	16,343	\$ 322,209	1,654,134	1,957,415
Total México		<u>\$ 3,980,000</u>	<u>(\$ 20,000)</u>	<u>\$ 11,210</u>	<u>\$ 322,209</u>	<u>\$ 3,649,001</u>	<u>\$ 3,947,277</u>
Banco Popular de Puerto Rico	USD 10,000	\$ 199,087		\$ 15	\$ 199,102		\$ 199,188
Total Aerostar	USD 10,000	<u>\$ 199,087</u>		<u>\$ 15</u>	<u>\$ 199,102</u>		<u>\$ 199,188</u>
Bancolombia, S. A.	COP 125,250,000	\$ 984,985	(\$ 69,959)	\$ 9,410	\$ 81,758	\$ 842,678	\$ 752,072
Corpbanca Colombia, S. A.	85,170,000	670,111	(47,572)	7,511	55,565	574,485	511,409
Banco Davivienda, S. A.	75,149,985	591,130	(41,975)	6,098	49,012	506,241	451,243
Banco de Bogotá, S. A.	30,894,211	242,820	(17,256)	1,893	20,227	207,230	185,511
Banco de Occidente, S. A.	30,894,228	242,818	(17,256)	1,758	20,100	207,220	185,511
Banco Popular, S. A.	6,679,029	52,292	(3,731)	(213)	4,475	43,873	40,110
Banco AV Villas, S. A.	6,680,000	52,558	(3,731)	589	4,358	45,058	40,110
Servicios Financieros, S. A.	6,680,000	52,297	(3,731)	(467)	4,230	43,869	40,110
Bancolombia, S. A.	8,128,400	67,697	(20,309)	91	47,479		47,957
Total Airplan	COP 375,525,853	<u>\$ 2,956,708</u>	<u>(\$ 225,520)</u>	<u>\$ 26,670</u>	<u>\$ 287,204</u>	<u>\$ 2,470,654</u>	<u>\$ 2,254,033</u>
		<u>\$ 6,936,708</u>	<u>(\$ 245,520)</u>	<u>\$ 37,895</u>	<u>\$ 808,515</u>	<u>\$ 6,119,655</u>	<u>\$ 6,400,498</u>

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Al 31 de diciembre de 2019 se ha dispuesto de estas líneas de crédito como se muestra a continuación:

Banco	Saldo de línea de crédito en moneda extranjera al 31/12/2019		Línea crédito usada en pesos	Amortización principal en pesos	Comisiones e intereses - Neto	Plazo		Valor razonable
	Corto	Largo						
Santander, S. A.			\$ 2,000,000		(\$ 7,933)		\$ 1,992,067	\$2,044,664
BBVA Bancomer, S. A.			2,000,000		401	\$ 23,998	1,976,403	2,045,386
Total México			\$ 4,000,000		(\$ 7,532)	\$ 23,998	\$ 3,968,470	\$4,090,050
Bancolombia, S. A.	COP	137,250,000	\$ 1,041,415	(\$ 51,834)	\$ 6,474	\$ 73,067	\$ 922,987	\$ 894,131
Corpbanca Colombia, S. A.		93,330,000	708,472	(35,247)	5,503	49,657	629,071	608,009
Banco Davivienda, S. A.		82,349,995	624,983	(31,101)	4,332	43,799	554,416	536,479
Banco de Bogotá, S. A.		33,854,211	256,744	(12,786)	1,106	18,014	227,049	220,552
Banco de Occidente, S. A.		33,854,228	256,742	(12,786)	1,098	18,014	227,040	220,552
Banco Popular, S. A.		7,319,029	55,309	(2,765)	(348)	4,023	48,174	47,687
Banco AV Villas, S. A.		7,320,000	55,566	(2,764)	432	3,895	49,339	47,687
Servicios Financieros, S. A.		7,320,000	55,315	(2,764)	(612)	3,768	48,171	47,687
Total Airplan	COP	402,597,463	\$ 3,054,546	(\$ 152,047)	\$ 17,985	\$ 214,237	\$ 2,706,247	\$2,622,784
			\$ 7,054,546	(\$ 152,047)	\$ 10,453	\$ 238,235	\$ 6,674,717	\$ 6,712,834

Derivado de la combinación de negocios en Airplan de fecha 19 de octubre de 2017, se determinó un valor razonable del crédito sindicado, el cual se venía valuando a su costo amortizado, incrementando su valor en \$605,382. La deuda contratada en su moneda original (peso colombiano) más este ajuste de valor razonable tendría el siguiente monto COP\$535,125,402 (\$3,408,442).

Las variables utilizadas para la determinación de los valores razonables de los créditos al 31 de diciembre de 2020 y 2019, son:

México:

2020:

- Tasa TIEE28 de Descuento al 31 de diciembre de 2020.
- Probabilidad de incumplimiento de ASUR al 31 de diciembre de 2020.
- Credit Default Swaps (CDS) de México al 31 de diciembre de 2020.

2019:

- Tasa TIEE28 de Descuento al 31 de diciembre de 2019.
- Probabilidad de incumplimiento de ASUR al 31 de diciembre de 2019.
- Credit Default Swaps (CDS) de México al 31 de diciembre de 2019.

Airplan:

2020:

- Tasa de Referencia en Colombia de descuento al 31 de diciembre de 2020.
- Probabilidad de incumplimiento de ASUR al 31 de diciembre de 2020.
- Credit Default Swaps (CDS) de Colombia al 31 de diciembre de 2020.

2019:

- Tasa de Referencia en Colombia de descuento al 31 de diciembre de 2019.
- Probabilidad de incumplimiento de ASUR al 31 de diciembre de 2019.
- Credit Default Swaps (CDS) de Colombia al 31 de diciembre de 2019.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Aerostar:

2020:

- Rendimiento al vencimiento (Yield to Maturity) a través de la curva de calificación por sector Industrials BB al 31 de diciembre de 2020.

Nivel de jerarquía 2 del valor razonable al 31 de diciembre 2020 y 2019.

Metodología:

Se utilizó la siguiente metodología para determinar el valor razonable conforme a lo establecido por el IFRS 13. Un modelo técnico de valuación reconocido en el ámbito financiero (Flujos futuros estimados descontados a valor presente) utilizando información de mercado disponible a la fecha de valuación.

México:

En octubre de 2017 la Compañía adquiere un préstamo con BBVA Bancomer de \$2,000,000, con un plazo de siete años, el cual se amortizará en nueve pagos semestrales de octubre de 2020 a octubre de 2024 a la a la tasa TIIE de 28 días más 1.25 puntos. En esa misma fecha, la Compañía adquiere un préstamo con Banco Santander de \$2,000,000. El préstamo tiene un plazo de cinco años, con vencimiento el 27 de octubre de 2022 a la tasa TIIE de 28 días más 1.25 puntos.

En los términos de los créditos en pesos otorgados por BBVA Bancomer, la Compañía está obligado a mantener un nivel de apalancamiento consolidado no mayor a 3.5x, calculado como una deuda financiera total entre la (utilidad de operación calculada antes de impuestos, gastos por intereses, más depreciación más amortización a nivel consolidado) UAFIDA por los doce meses anteriores al cierre de cada trimestre y un índice de cobertura de interés mínima de 3.0x, calculado como el UAFIDA entre los gastos financieros asociados a la deuda financiera total por los 12 meses anteriores al cierre de cada trimestre. Durante el año la compañía ha cumplido estas obligaciones financieras, en cada fecha de medición trimestral. Al 31 de diciembre de 2020, el índice de apalancamiento consolidado, calculado conforme contrato, fue de 2.7x, lo cual no supera los 3.5x establecidos, por su parte el índice de cobertura de deuda al 31 de diciembre de 2020 fue de 5.2x cubriendo el mínimo requerido de 3.0x establecido en contrato.

En los términos del crédito en pesos otorgado por Santander, la Compañía está obligado a mantener un nivel de apalancamiento el último día de cada trimestre fiscal no mayor a 3.5x y una razón de cobertura de interés mínima de 3.0x, ambas razones calculadas por los 12 meses anteriores a cada trimestre. Los cálculos de la Razón de apalancamiento y la razón de cobertura de intereses se llevarán a cabo utilizando la participación la Compañía en los resultados de sus subsidiarias u otras sociedades en las que mantenga participación. Durante el año la compañía ha cumplido estas obligaciones financieras, en cada fecha de medición trimestral. Al 31 de diciembre de 2020, el índice de apalancamiento, calculado conforme lo estipulado en, este contrato fue de 2.4x, lo cual no supera los 3.5x establecidos. Por su parte el índice de cobertura de deuda al 31 de diciembre de 2020 fue de 5.8x cubriendo el mínimo requerido de 3.0x establecido en contrato.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

La Compañía debe abstenerse de crear, incurrir, asumir o generar la existencia de cualquier gravamen sobre sus bienes, activos y derechos, así como abstenerse de asumir obligaciones de cuentas de terceros, constituirse en obligados solidarios u otorgar tipo de garantía real personal o fiduciaria para garantizar obligaciones propias o terceros que sean relevantes o pueden ocasionar un efecto relevante adverso en el pago del crédito. Durante el año la Compañía ha cumplido estas obligaciones financieras.

El 29 de junio de 2020, la Compañía contrató una línea de crédito con BBVA Bancomer por \$1,500,000, con una vigencia de dieciocho meses contados a partir de esa fecha, es decir, con vencimiento el 29 de diciembre de 2021. El crédito está sujeto a la tasa TIIE a 28 días más 1.5%. Los recursos de esta línea de crédito se pueden utilizar para fines corporativos generales, y gastos y comisiones relacionadas con el crédito. Al 31 de diciembre de 2020 la Compañía no dispuso de la línea de crédito.

Airplan

El 1 de junio de 2015 se suscribió un crédito sindicado por COP\$440,000,000 (\$2,897,404) a largo plazo pagadero en 2027 con un periodo de gracia de tres años para el pago del capital.

Los participantes de este crédito sindicado son:

Entidad Financiera	Monto (COP\$)
Bancolombia, S. A.	\$ 150,000,000
Corpbanca Colombia, S. A.	102,000,000
Banco Davivienda, S. A.	90,000,000
Banco de Bogotá, S. A.	37,000,000
Banco de Occidente, S. A.	37,000,000
Banco Popular, S. A.	8,000,000
Banco AV Villas, S. A.	8,000,000
Servicios Financieros, S. A.	8,000,000
	<u>\$440,000,000</u>

Obligaciones financieras

Airplan está obligada durante toda la vigencia del crédito, a cumplir los siguientes compromisos de carácter financiero:

Mantener el endeudamiento financiero de largo plazo limitado a la operación de crédito sindicado: Es la sumatoria de los saldos a cargo del deudor durante la vigencia del crédito sindicado, por concepto del endeudamiento financiero de largo y corto plazo, cuyo monto no podrá ser superior a la suma de COP\$440,000,000 (\$2,897,404).

El 11 de septiembre de 2020, la Compañía obtuvo un préstamo a corto plazo, de Bancolombia por COP\$11,612,000 (\$67,041), con vencimiento a diez meses a una tasa DTF más 1.7%, con amortización a capital y pago de intereses mensual con tasa efectiva de 4.43%.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Mantener la estructura de capital: Es la relación entre Capital y deuda que deberá cumplir el deudor en relación con el proyecto durante toda la vigencia del crédito, de tal manera que el resultado del indicador financiero Capital 1 (Capital + deuda) sea igual o superior a 16%.

Mantener el Índice de cobertura de deuda: es el indicador que deberá mantener el deudor durante toda la vigencia del crédito, definida como: EBITDA - Impuestos / Servicio de deuda 2: 1.2.

Airplan incumplió la medición al 30 de septiembre y al 31 de diciembre 2020, con su obligación de mantener el índice de cobertura de deuda. Airplan, obtuvo de todas las instituciones bancarias participantes del crédito sindicado, en agosto de 2020 la dispensa por el incumplimiento de la obligación referente al indicador del índice de cobertura de la deuda cubriendo la fecha de medición al 30 de septiembre, al 31 de diciembre 2020 y hasta la fecha de medición del primer trimestre 31 de marzo 2021. De acuerdo con las proyecciones realizadas por la Compañía, se espera este incumplimiento durante el año 2021, por lo que la compañía a la fecha de este estado financiero consolidado ha obtenido, de todos los bancos participantes del crédito sindicado, las dispensas necesarias para el cumplimiento del indicador del índice de cobertura, hasta la fecha de medición del primer trimestre de 2022. Estas dispensas no derivan en sanción alguna ni representaron gasto o penalidad a la entidad. Con estas dispensas descritas, la Compañía, tiene cubierto el posible incumplimiento y está dispensada que de este incumplimiento derive sanción alguna o cualquier efecto negativo en caso de incumplimiento del indicador de cobertura de la deuda hasta la fecha de medición del 31 de marzo 2022.

Aerostar

El 1 de abril de 2020, la Compañía dispuso una línea de crédito revolvente con Banco Popular de Puerto Rico, que le fue aprobado desde el 18 de diciembre de 2015 por USD\$10,000 (aproximadamente \$239,200) y mediante enmienda realizada 22 de octubre de 2018 recibió una ampliación de plazo, con vencimiento máximo a tres años con vencimiento el 18 de diciembre de 2021, a una Tasa Prime o Fed Funds menos 0.50%, y su prepago puede ser en cualquier momento. Los recursos de esta línea de crédito se pueden utilizar para fines de capital de trabajo, e incluso en proyectos de inversión.

Aerostar está obligada financieramente durante toda la vigencia del crédito, a mantener un índice de cobertura de deuda mayor al 1.0x con fecha de medición cada cierre trimestral. Al 31 de diciembre de 2020 el índice de cobertura de deuda fue de 3.1x.

El 30 de diciembre del 2020 le es aprobada a Aerostar una línea de crédito revolvente no asegurado con el Banco Popular de Puerto Rico de USD\$20,000 (aproximadamente \$399,010), con un plazo de tres años, pudiendo realizar prepagos en cualquier momento, durante el plazo máximo del contrato, con intereses a la tasa Prime más 0.50%. La Compañía pagará por concepto de crédito no utilizado el 0.15% que se calculará sobre la cantidad promedio de principal no utilizado durante el año. A la fecha no se ha dispuesto el crédito.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Nota 11 - Deuda a corto y a largo plazos:

Derivado de la incorporación en la consolidación de Aerostar, a partir del 31 de mayo de 2017 se presenta el siguiente documento por pagar a largo plazo.

Para financiar una porción del pago del contrato de Concesión a la Autoridad de Puerto Rico, y ciertos otros costos y gastos asociados con el mismo, Aerostar firmó un acuerdo para la colocación privada de bonos el 22 de marzo de 2013 por un monto de \$4,471 millones de pesos (USD\$350 millones) con vencimiento el 22 de marzo de 2035 de acuerdo con las siguientes condiciones:

Rendimiento citado	2.39%
Crédito Spread (bps)	+336
Cupón	5.75%

El 24 de junio de 2015 Aerostar firmó un acuerdo para la colocación privada de bonos por un importe total de \$737 millones de pesos (USD\$50 millones) con vencimiento el 22 de marzo de 2035, de acuerdo con las siguientes condiciones:

Rendimiento citado	6.75%
--------------------	-------

Al 31 de diciembre de 2020 se muestra la integración de la deuda a largo plazo:

	Deuda en miles de USD	Intereses en dólares	Deuda en pesos	Intereses en pesos	Plazo		Valor razonable
					Corto	Largo	
Crédito Sindicado	\$ 400,000	\$ 10,577	\$ 7,011,281	(\$ 39,105)	\$ 330,235	\$6,641,941	\$7,697,476

Al 31 de diciembre de 2019 se muestra la integración de la deuda a largo plazo:

	Deuda en miles de USD	Intereses en dólares	Deuda en pesos	Intereses en pesos	Plazo		Valor razonable
					Corto	Largo	
Crédito Sindicado	\$ 400,000	\$ 10,152	\$6,843,134	(\$ 43,193)	\$ 311,372	\$ 6,488,569	\$ 7,082,022

Supuestos utilizados

2020:

Riesgo corporativo a través de Yield to Maturity de bonos comparables del sector "Transportation and Logistics" al 31 de diciembre de 2020.

Nivel de jerarquía 2 del valor razonable.

2019:

Riesgo corporativo a través de Yield to Maturity de bonos comparables del sector "Transportation and Logistics" al 31 de diciembre de 2019.

Nivel de jerarquía 2 del valor razonable.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Metodología:

Se utilizó la siguiente metodología para determinar el valor razonable conforme a lo establecido por el IFRS 13. Un modelo técnico de valuación reconocido en el ámbito financiero (Flujos futuros estimados descontados a valor presente) utilizando información de mercado disponible a la fecha de valuación.

Nota 12 - Capital contable:

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 el capital mínimo fijo sin derecho de retiro es de \$1,000 y la parte variable es de \$7,766,276 (cifra nominal) representado por 300,000,000 de acciones ordinarias, nominativas de la Clase I y sin expresión de valor nominal, íntegramente suscritas y pagadas. Al 31 de diciembre de 2020 y 2019, no se han emitido acciones de la Clase II, que representarían la parte variable del capital social en acciones ordinarias nominativas. Ambas clases de acciones tendrán las características que determine la Asamblea de Accionistas que apruebe su emisión y se integran como se muestra a continuación:

Descripción	Total de acciones al 31 de diciembre de		Capital social al 31 de diciembre de	
	2020	2019	2020	2019
Serie "B"	277,050,000	277,050,000	\$ 7,173,079	\$ 7,173,079
Serie "BB"	22,950,000	22,950,000	594,197	594,197
Total	300,000,000	300,000,000	\$ 7,767,276	\$ 7,767,276

Todas las acciones ordinarias confieren iguales derechos y obligaciones a los tenedores de cada serie de acciones. Las acciones Serie BB tienen los derechos de voto y otros derechos como el de elegir a dos miembros del Consejo de Administración y los tenedores de acciones de la Serie B tienen derecho a nombrar a los miembros restantes del Consejo de Administración. Las acciones Serie BB no pueden representar más del 15% del capital social de la Compañía.

Reserva legal

La Compañía debe destinar por lo menos un 5% de sus utilidades netas anuales individuales al fondo de reserva legal, hasta que este sea equivalente al 20% del capital social emitido y en circulación de la sociedad. Las sociedades mexicanas solo pueden pagar dividendos sobre las utilidades acumuladas después de la constitución del fondo de reserva legal del ejercicio.

Reserva para recompra de acciones propias

La reserva para adquisición de acciones representa la reserva autorizada por la Asamblea de Accionistas para que la Compañía pueda adquirir sus propias acciones cumpliendo ciertos criterios establecidos en los estatutos y en la Ley del Mercado de Valores. Al 31 de diciembre de 2020 y de 2019 la reserva para recompra de acciones asciende a \$11,554,572, respectivamente.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Dividendos

En Asamblea General Ordinaria celebrada el 23 de abril de 2020, los accionistas de la Compañía acordaron delegar en el Consejo de Administración la facultad para decretar y pagar un dividendo ordinario por \$2,463,000 nominales, los cuales no causarán Impuesto sobre la Renta (ISR) por provenir de CUFIN. En caso de aprobarse el dividendo se pagaría, sujeto al decreto del Consejo a partir del 11 de mayo de 2021. Al 31 de diciembre de 2020 y a la fecha de estos estados financieros el Consejo de Administración no ha decretado ni pagado estos dividendos.

En Asamblea General Ordinaria celebrada el 24 de abril de 2019, los accionistas de la Compañía acordaron el pago de dividendos por \$3,000,000 nominales, los cuales no causaron ISR por provenir de CUFIN.

Los dividendos que se paguen estarán libres del ISR si provienen de la CUFIN. Los dividendos que excedan de dicha CUFIN causarán un impuesto equivalente al 42.86%. El impuesto causado será a cargo de la Compañía y podrá acreditarse contra el ISR causado del ejercicio o en el que se pague. El monto restante podrá acreditarse en los dos ejercicios inmediatos siguientes contra el impuesto del ejercicio o contra los pagos provisionales. Los dividendos pagados que provengan de utilidades previamente gravadas por el ISR no estarán sujetos a ninguna retención o pago adicional de impuestos. La Ley del Impuesto sobre la Renta (LISR) establece la obligación de mantener la CUFIN con las utilidades generadas hasta el 31 de diciembre de 2013 e iniciar otra CUFIN con las utilidades generadas a partir del 1 de enero de 2014. Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 el importe sumado de CUFIN de las subsidiarias de la Compañía es de \$14,759,918 y \$12,900,414, respectivamente, mientras que la CUCA es de \$45,258,134 y \$42,825,290, respectivamente.

En caso de reducción del capital, a cualquier excedente del capital contable sobre los saldos de las cuentas del capital contribuido, se le dará el mismo tratamiento fiscal que el de dividendo, conforme a los procedimientos establecidos por la LISR.

Utilidades acumuladas

Substancialmente todas las utilidades consolidadas de la Compañía fueron generadas por sus subsidiarias. Las utilidades acumuladas pueden ser distribuidas a los accionistas de la Compañía hasta el grado en que las subsidiarias de la Compañía hayan distribuido utilidades a la Compañía.

Nota 13 - ISR causado y diferido:

La Compañía no consolida para efectos fiscales en México.

a ISR

México

En 2020 y 2019 la Compañía determinó utilidades fiscales en sus subsidiarias por \$2,163,740 y \$6,119,361, respectivamente. En los ejercicios de 2020 y 2019 las utilidades fiscales se compensaron parcialmente por amortización de pérdidas fiscales por \$3,196 y \$36,613, respectivamente.

Las subsidiarias en México que al 31 de diciembre de 2020 y 2019, no han generado ISR, producto de las pérdidas fiscales pendientes de amortizar son: Cozumel, Minatitlán y Tapachula.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

El resultado fiscal difiere del resultado contable debido a las partidas que en el tiempo se acumulan y deducen de manera diferente para fines contables y fiscales, por el reconocimiento de los efectos de la inflación para fines fiscales, así como de aquellas partidas que solo afectan el resultado contable o el fiscal.

La LISR establece que la tasa del ISR aplicable para el ejercicio 2014 y los ejercicios subsecuentes es del 30% sobre la utilidad fiscal gravable.

La Compañía ha realizado la evaluación del Regímenes Fiscales Preferentes y ha considerado que por los ejercicios de 2020 y 2019 no le es aplicable en virtud de que sí realiza una actividad empresarial en el caso de la inversión en el Aeropuerto de Puerto Rico; y que los ingresos pasivos no representan más del 20% de la totalidad de sus ingresos.

Aerostar

Determinó pérdida fiscal de \$660,4040 y utilidad fiscal de \$42,770 en 2020 y 2019, respectivamente. Aerostar mantiene un acuerdo con el Departamento del Tesoro de Puerto Rico, en el cual sus operaciones están sujetas a ISR de Puerto Rico del 10% bajo las disposiciones de la Sección 12 (a) de la Ley de Asociación Público-Privada (Ley) promulgada el junio de 2009. Derivado a los análisis realizados, por la Compañía, se considera que no existen impactos por los cambios en la legislación de los Estados Unidos de América realizados a partir del ejercicio 2019.

Airplan

Determinó renta gravable fiscal (renta líquida) de acuerdo con las disposiciones fiscales de Colombia por el ejercicio de 2020 y 2019 de \$9,113 y \$325,349, respectivamente.

Airplan está sujeta en 2020 y 2019 a una tasa de ISR del 32% y 33%. Airplan determinó en 2020 y 2019 un ISR \$2,916 y \$107,365, respectivamente.

Conforme el artículo 188, para efectos del ISR, se presume que la renta líquida del contribuyente no es inferior al 3.5% de su patrimonio líquido, en el último día del ejercicio gravable inmediatamente anterior. El porcentaje de renta presuntiva al que se refiere este artículo se reducirá al 0.5% en el año gravable 2020; y al 0 %, a partir del año gravable 2021.

La reforma tributaria de la Ley 1943 del 28 de diciembre de 2018 establece que la tasa del impuesto aplicable para el ejercicio 2019 es del 33%, para el ejercicio de 2020 será del 32%, para el ejercicio 2021 será del 31% y a partir del ejercicio 2022 será del 30%, sobre la renta líquida fiscal gravable.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2020 y 2019

La provisión para ISR al 31 de diciembre de 2020 y 2019, se muestra a continuación:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	<u>2020</u>	<u>2019</u>
México:		
ISR causado	\$ 631,471	\$ 1,864,384
ISR diferido	117,924	57,023
Provisión ISR México	<u>749,395</u>	<u>1,921,407</u>
Aerostar:		
ISR causado	\$ (16)	\$ 433
ISR diferido	42,546	38,146
Provisión Aerostar	<u>42,530</u>	<u>38,579</u>
Airplan:		
ISR causado	2,916	110,910
ISR diferido	(65,686)	(92,794)
Provisión ISR Airplan	<u>(62,770)</u>	<u>18,116</u>
Provisión total para ISR	<u>\$ 729,155</u>	<u>\$ 1,978,102</u>

La conciliación entre la tasa legal y efectiva del ISR se muestra a continuación:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Utilidad consolidada antes de provisiones de impuestos a la utilidad	\$ 2,855,692	\$ 7,661,741
Más (menos):		
Utilidad neta antes de impuestos de las subsidiarias Aerostar y Airplan	(65,672)	(843,352)
Utilidad neta antes de impuestos de subsidiarias en México que no causan ISR	<u>4,337</u>	<u>(100,793)</u>
Utilidad antes de provisiones de impuestos a la utilidad	2,794,357	6,717,596
Tasa legal del ISR	30%	30%
ISR que resultaría de aplicar la tasa de impuesto a la utilidad contable antes de impuestos a la utilidad	838,307	2,015,279
Partidas no deducibles y otras diferencias	10,496	11,941
Ajuste anual por inflación	(18,958)	(12,783)
Desconexión contable de efectos de inflación	(80,450)	(93,030)
Efecto por diferencia en tasa de ISR en Aerostar	42,530	38,579
Efecto por diferencia en tasa de ISR en Airplan	(62,770)	18,116
Otros ingresos no acumulables		
Provisión para ISR	<u>\$ 729,155</u>	<u>\$ 1,978,102</u>
Tasa efectiva de ISR	<u>26%</u>	<u>29%</u>

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2020 y 2019

A continuación, se muestra el efecto de las principales diferencias en el impuesto diferido:

	Ejercicio terminado el	
	31 de diciembre de	
	2020	2019
<u>Impuesto diferido activo:</u>		
ISR diferido activo:		
Pasivos temporales	\$ 31,019	\$ 48,079
Valor razonable de la deuda a largo plazo	162,574	175,137
Estimación para cuentas incobrables	66,609	34,296
	<u>260,202</u>	<u>257,512</u>
ISR diferido por pagar:		
Activos fijos e Intangible (*)	(3,198,632)	(2,974,108)
Activos temporales	(226,106)	(287,172)
Amortización de gastos	(609)	(816)
	<u>(3,425,347)</u>	<u>(3,262,096)</u>
ISR diferido pasivo neto	<u>(\$ 3,165,145)</u>	<u>(\$ 3,004,584)</u>

(*) Incluye efecto de Aerostar por \$1,032,799 y \$942,519 por los ejercicios de 2020 y 2019 respectivamente, de igual forma los efectos de Airplan son por \$647,571 y \$695,212, respectivamente, por los mismos ejercicios.

El movimiento neto del impuesto diferido activo y pasivo durante el año se explica a continuación:

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2020 y 2019

	Provisión de deterioro de cartera de créditos	Bienes concesionados	Conversión de moneda extranjera	Otros	Total
Saldos al 1 de enero de 2019	(\$ 36,874)	\$ 3,079,749	\$ 60,008	(\$ 21,215)	\$ 3,081,668
Efecto de revaluación por conversión Airplan y Aerostar			(102,370)	22,911	(79,459)
Estado de resultados consolidados:					
Airplan	2,467	(161,556)	(184)	66,479	(92,794)
Aerostar		38,414	(268)		38,146
México	111	60,315		(3,403)	57,023
	<u>2,578</u>	<u>(62,827)</u>	<u>(452)</u>	<u>63,076</u>	<u>2,375</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2019	<u>(34,296)</u>	<u>3,016,922</u>	<u>(42,814)</u>	<u>64,772</u>	<u>3,004,584</u>
Efecto de revaluación por conversión Airplan y Aerostar			141,236	(75,456)	65,780
Estado de resultados consolidados:					
Airplan	(11,390)	(73,994)	(461)	20,159	(65,686)
Aerostar		43,767	(1,221)		42,546
México	(20,923)	115,197		23,650	117,924
	<u>(32,313)</u>	<u>84,970</u>	<u>(1,682)</u>	<u>43,809</u>	<u>94,784</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2020	<u>\$ (66,609)</u>	<u>\$ 3,101,892</u>	<u>\$ 96,740</u>	<u>\$ 33,125</u>	<u>\$ 3,165,148</u>

- b. Devolución de Impuesto al Activo (IA) de acuerdo con la Ley del Impuesto Empresarial a Tasa Única (LIETU) en México.

El IA en exceso al ISR efectivamente pagado hasta el 31 de diciembre de 2007 (fecha en que se abrogó este impuesto) era susceptible de devolución de acuerdo con la mecánica establecida en la LIETU considerando los diez ejercicios siguientes hasta el 10% del total del IA pagado pendiente de recuperar sin que exceda de la diferencia entre el ISR pagado en el ejercicio y el IA pagado en los tres años anteriores, el que sea menor, de acuerdo con la LIETU, cuando el ISR causado sea superior al IA en cualquiera de esos años, y es susceptible de actualizarse mediante la aplicación de factores derivados del INPC. El último ejercicio que se podrá considerar efectos de su recuperación fue el ejercicio fiscal de 2017.

Durante el ejercicio de 2020 y 2019 la Compañía obtuvo la recuperación de IA por \$32,017 y \$21,121, respectivamente, con reconocimiento en el resultado como ingreso.

En 2019 se aplicó a resultados en el rubro de impuestos a la utilidad \$932, de IA a favor de algunas subsidiarias que no será recuperable de acuerdo con la mecánica establecida en la LIETU, la cual establece que se recuperará de manera gradual cada año hasta en un monto máximo del 10% del total del IA pagado en los 10 años anteriores a 2008.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Impuestos por recuperar

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 el impuesto a favor por Impuestos sobre la renta es de \$631,999 y \$230,030, respectivamente.

Pérdidas fiscales en Aerostar

Aerostar cuenta con las siguientes pérdidas fiscales las cuales se muestra a continuación:

Año	Importe dólares	Vencimiento
2012	\$ 7,085	2022
2013	37,256	2023
2014	25,545	2024
2015	28,520	2025
2016	27,745	2026
2017	22,248	2027
2018	10,600	2028
2019	1,975	2029
2020	30,725	2030
	<u>\$ 191,699</u>	

Diferencias temporales no reconocidas

Diferencia temporal relativa a inversiones en subsidiarias por las que no se han reconocido pasivos por ISR diferido como se muestra a continuación:

	31 de diciembre de	
	2020	2019
Utilidades no distribuidas	\$ 3,200,543	\$ 3,424,951
Tasa de impuestos	<u>30%</u>	<u>30%</u>
Pasivos por impuesto sobre la renta diferido no reconocidos relacionados con las diferencias temporales anteriores	<u>\$ 960,163</u>	<u>\$ 1,027,485</u>

Dicho impuesto podría estar sujeto a una revisión más profunda, así como la aplicación de tratados fiscales existentes en los países de origen.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2020 y 2019

Nota 14 - Saldos y operaciones con partes relacionadas:

14.1) Saldos por cobrar y por pagar

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019, respectivamente, los saldos por cobrar (pagar) con partes relacionadas que se encuentran en el estado de situación financiera consolidado, se integran como sigue:

	31 de diciembre de	
	2020	2019
Cuentas por cobrar:		
Autobuses Golfo Pacífico, S. A. de C. V. (Accionista / servicios)	\$ 197	\$ 284
	<u>\$ 197</u>	<u>\$ 284</u>
(**) Cuentas por pagar y gastos acumulados (Nota 9):		
Inversiones y Técnicas Aeroportuarias, S. A. de C. V. (Accionista / asistencia técnica)	\$ (53,257)	\$ (96,769)
Autobuses de Oriente ADO, S. A. de C. V. (Accionista / servicios)	(127)	
Lava Tap de Chiapas, S. A. de C. V. (Personal directivo clave / servicios)	(411)	(543)
	<u>(53,795)</u>	<u>(97,312)</u>
Neto	<u>(\$ 53,598)</u>	<u>(\$ 97,028)</u>

(**) Se trata de cuentas con plazos menores a un año en condiciones similares de mercado.

14.2) Operaciones con partes relacionadas

Al 31 de diciembre de 2020 y de 2019 se celebraron las siguientes operaciones con partes relacionadas, las cuales fueron celebradas como si las condiciones de las contraprestaciones por operaciones celebradas con partes relacionadas fueran equivalentes a operaciones similares realizadas con terceros independientes, tal y como se muestra en la página siguiente.

	31 de diciembre de	
	2020	2019
<u>Ingresos comerciales:</u>		
Autobuses de Oriente, S. A. de C. V. (Accionista)	\$ 7,968	\$ 14,349
Autobuses Golfo Pacífico, S. A. de C. V. (Accionista)	4,862	7,290
Coordinados de México de Oriente, S. A. de C. V. (Accionista)	164	157
<u>Gastos:</u>		
Asistencia técnica (Nota 14.4)	(\$ 175,615)	(\$ 404,086)
Arrendamientos	(6,061)	(5,340)
Servicios de limpieza	(11,848)	(11,544)

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

14.3) Compensación al personal clave

El personal clave incluye a los directores, miembros del Consejo de Administración y Comités. Durante el ejercicio que concluye al 31 de diciembre de 2020 y 2019, la Compañía otorgó los siguientes beneficios al personal gerencial clave, al Consejo de Administración y a los distintos Comités de la Compañía:

	31 de diciembre de	
	2020	2019
Salarios y otros beneficios a corto plazo al personal clave (Nota 17.17) ^(*)	\$ 137,272	\$ 109,747
Emolumentos al Consejo de Administración y Comités	8,571	9,146

(*) En los ejercicios de 2020 y 2019, incluye costo de \$66,083 y \$41,411, y \$15,650 y \$17,381, respectivamente, por personal clave de directores de Aerostar y Airplan.

14.4) Contrato de asistencia técnica

En relación con la venta de las acciones serie BB celebrada en 1998, a Inversiones y Técnicas Aeroportuarias, S. A. de C. V. (ITA), la Compañía firmó un contrato de asistencia técnica con ITA, en el que esta y sus accionistas acordaron prestar servicios de administración y consultoría y transferir conocimientos y experiencia en la industria y tecnología a la Compañía a cambio de una contraprestación.

El contrato es por un plazo inicial de 15 años y se renueva automáticamente por periodos sucesivos de cinco años, a menos que una parte entregue a la otra un aviso de cancelación dentro de un plazo determinado previo a la fecha de vencimiento programada. La Compañía solo puede ejercer su derecho de terminación a través de resolución de los accionistas. ITA comenzó a prestar los servicios bajo el mencionado contrato el 19 de abril de 1999.

De acuerdo con el contrato, la Compañía acordó pagar una contraprestación anual equivalente a la cantidad que resulte mayor de un importe fijo o el 5% de las utilidades consolidadas de la Compañía antes de restar la contraprestación por asistencia técnica y antes del resultado integral de financiamiento, ISR, depreciación y amortización, determinadas de acuerdo con las NIF aplicables en México. A partir de 2003 el importe mínimo fijo es de USD\$2 millones (\$37.7 millones de pesos).

El importe mínimo fijo será incrementado anualmente por la tasa de inflación de Estados Unidos más el impuesto al valor agregado sobre el monto del pago. La Compañía celebró un convenio modificatorio al contrato de asistencia técnica y transferencia, en el que se especifica que la contraprestación se pagará trimestralmente a partir del 1 de enero de 2008, dichos pagos se restarán de la contraprestación anual.

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 los gastos por asistencia técnica fueron de \$175,615 y \$404,086, respectivamente, los cuales se encuentran en el estado de resultados consolidado dentro del rubro de costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos. ITA también tiene derecho al reembolso de los gastos incurridos en la prestación de los servicios bajo el contrato. Las acciones serie BB de ITA fueron afectadas a un fideicomiso de control para, entre otras cosas, asegurar el cumplimiento del contrato de asistencia técnica.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2020 y 2019

Nota 15 - Compromisos y contingencias:

Compromisos:

- a. A partir del 21 de mayo de 2015 la Compañía renta un espacio en Ciudad de México para oficinas bajo un contrato de arrendamiento con prórroga de 60 meses, renovable. La renta mensual es de USD\$23,549 dólares (\$469 aproximadamente).

El total de pagos futuros mínimos derivados del contrato de arrendamiento no cancelables, que deberán satisfacerse en el futuro es como sigue:

Hasta un año	\$ 5,626
Entre uno y tres años	<u>19,222</u>
Total	<u>\$ 24,848</u>

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019, la amortización por derecho de uso se está incluida en gastos de administración el estado de resultados consolidado, fueron de aproximadamente de \$6,304 y \$5,232, respectivamente. Véase Nota 17.8

- b. El 22 de junio de 2018 la Compañía recibió por parte de la SCT la aprobación de los PMD para el quinquenio de 2019 a 2023 en los que la Compañía se comprometió a efectuar mejoras en dichos años.

El 19 de agosto de 2020 la agencia Federal de Aviación Civil aprueba a la Compañía la solicitud presentada de reprogramación (diferimiento) de ciertas inversiones correspondientes al año 2020 por un monto total de \$2,292,355, para ser cumplidas en 2021, debido a la contingencia por el COVID-19, que afectó las condiciones de la industria de producción y construcción, interrumpiendo continuar con las obras y celebrar nuevos contratos que se indican en el PMD 2019-2023.

Al 31 de diciembre de 2020 los compromisos de inversión de este PMD son como se muestran a continuación:

Periodo	Monto
2021	\$5,460,586
2022	1,907,832
2023	<u>892,356</u>
	<u>\$ 8,260,774</u> ⁽¹⁾

- (1) Cifras en pesos ajustadas al 31 de diciembre de 2020 con base en el Índice de Precios a la Construcción (IPCO) de conformidad con los términos del PMD.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

- c. De conformidad con los términos de la compra del terreno en Huatulco que se dio en octubre de 2008, la Compañía tiene la obligación de construir 450 cuartos de hotel y para lo cual la Compañía tiene la intención de celebrar acuerdos con terceros para desarrollar el plan integral turístico de este proyecto sin una fecha límite. Al 31 de diciembre de 2020 existe una prórroga indefinida para este compromiso emitido por parte del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR).
- d. Como parte de sus compromisos, Aerostar se ha comprometido a financiar y completar ciertos proyectos de capital y reparación relacionados con el Aeropuerto LMM. Aerostar no tiene restricciones de tiempo para concluirlos, excepto que deben ser ejecutados en cualquier momento durante el periodo del periodo de vigencia del Acuerdo de concesión. En la medida en que se desarrollen dichos proyectos, los proyectos deben ser registrados como gastos incurridos o capitalizados y deben ser depreciados dependiendo de su naturaleza, como lo establecen las políticas contables de Aerostar. Los proyectos de capital serán capitalizados como parte de un activo intangible y serán depreciados a lo largo de las vidas útiles restantes de los mismos o del Acuerdo de concesión, el menor de los dos. Algunos proyectos no fueron incluidos en las obligaciones originales asumidas debido a ciertos factores de incertidumbre, la variabilidad de los costos futuros y el largo periodo de tiempo en el cual se cumplirán dichos compromisos. Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 Aerostar cumplió los compromisos pactados.
- e. Los daños a la infraestructura aeroportuaria, como consecuencia del Huracán María en septiembre de 2017, han sido evaluados por la compañía en USD\$29.7 millones aproximadamente, importe que se registró en el rubro de costo de servicios conforme fueron ocurriendo los reemplazos. La infraestructura cuenta con un seguro de daños materiales. Durante los ejercicios de 2020 y 2019 se obtuvo recuperación de seguros por USD\$7.3 y USD\$15.7 millones de dólares, aproximadamente (\$158,906 y \$289,822), respectivamente, los cuales son reconocidos en el estado integral de resultados conforme se obtiene la certificación de obra que indique que los fondos se utilizaron para el propósito definido. Durante 2020 y 2019 se reconocieron como otros ingresos \$158,881 y \$204,719. Al 31 de diciembre de 2020 no existe saldo por recuperación de seguros. Ver Nota. 5.1.
- f. Dentro del Plan de Adecuación y Modernización del Contrato de Concesión de Airplan el Concesionario tiene vigente el Compromiso de entregar la obra denominada "Plataforma, Calle de Conexión y Bodegas del Terminal de Carga del Aeropuerto José María Córdova de Rionegro", obra que de conformidad con lo pactado por las partes en el Otrosí No. 18 del Contrato de Concesión, debió entregarse el 15 de diciembre de 2018, por lo que se solicitó la ampliación de plazo para la entrega, mismo que fue concedido, mediante la modificación del Contrato de Concesión en el Otrosí No. 23, por medio del cual se amplía el plazo para la entrega de esta obra en 18 meses contados a partir del 15 de diciembre de 2019. El 6 de marzo de 2020 la obra ha sido concluida.
- g. En obras complementarias adicionales al Contrato de Concesión de Airplan mediante Otrosí No. 8 de 2014, se tiene pendiente la conclusión de la obra de Módulos de Conexión Edificio Público y vuelos del Aeropuerto José María Córdova relacionada con uno de los módulos de Conexión denominado Punto B. Debido a dificultades técnicas mediante un acta de suspensión se definió un nuevo diseño. Mediante Otrosí No. 22 del 4 de abril de 2018 al Contrato de Concesión se amplió el plazo de esta obra en 541 días contados a partir del 4 de abril de 2018. Al 31 de diciembre de 2019, la obra fue concluida.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Contingencias:

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 la Compañía ha confirmado que los resultados de las disputas no pueden predecirse con exactitud, ya que se encuentran en el debido proceso legal y considera que no existen los elementos suficientes para determinar que en virtud que se resolvieran de forma adversa pudieran afectar significativamente la situación financiera consolidada de la Compañía.

- h. Las operaciones de la Compañía están sujetas a las leyes mexicanas federales y estatales, en adición a las leyes de Puerto Rico y Colombia por sus subsidiarias fuera de territorio mexicano.
- i. Cuando se llevó a cabo la licitación para la venta de las acciones (1998) de los Grupos Aeroportuarios, la SCT estableció y comunicó que las concesionarias podrían amortizar fiscalmente el valor de la concesión hasta en un 15% por año. En febrero 2012 la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en contra de esta resolución ha llevado a cabo una liquidación en contra de Cancún por un importe de \$865 millones de pesos, al considerar que la determinación de la amortización por el 15% no era válida en 2006 y 2007. La Compañía consideró que esto es improcedente iniciándose el juicio de nulidad para aclarar esta decisión. Sin embargo, a afecto de acogerse al programa de condonación (programa de amnistía) previsto en el artículo Tercero Transitorio de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2013, en este ejercicio la Compañía se desistió parcialmente del juicio interpuesto por lo que hace a los créditos fiscales, mas no así, por la determinación del reparto adicional de utilidades, partida por la cual continúa el litigio. El riesgo en caso de que el juez no otorgue la razón a Cancún asciende a la cantidad de \$116 millones de pesos.
- j. Actualmente existen diversas demandas laborales en contra de la Compañía, principalmente relacionadas con terminación involuntaria. De resultar sentencias desfavorables para la Compañía estas no representan cantidades importantes. La Compañía está en proceso judicial a la fecha de este informe y no se ha emitido resolución definitiva alguna.
- k. El 21 de agosto de 2019 el pleno de la COFECE (Comisión Federal de Competencia Economía) notificó al Aeropuerto Internacional de Cancún, S. A. de C. V. de la resolución emitida el 25 de julio de 2019 en la que se determinó que: i) se acreditó la responsabilidad administrativa por haber incurrido en la práctica monopólica prevista en el artículo 56, fracción V de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE) (denegación de trato), y ii) se le impuso a la Compañía una multa por la cantidad de \$73 millones pesos, al respecto la Compañía ha impugnado la sanción administrativa impuesta por COFECE a través de la interposición de un juicio de amparo indirecto, una vez que existen los elementos para ello. La Compañía considera que una resolución final del juicio de amparo no se tendrá en un plazo menor a dos años a partir de la fecha de interposición, y en virtud de esto, la Compañía no tiene la obligación de pago de la multa antes de concluirse el procedimiento de amparo referido.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

- I. El 17 de marzo de 2014, la Autoridad de Puertos de Puerto Rico (Autoridad de Puertos) presentó una demanda contra Aerostar y dos vendedores de combustibles del aeropuerto LMM alegando tener derecho a cierta tarifa que se cobra a los vendedores de combustible de aviación que se distribuye en el aeropuerto LMM y no Aerostar. El 7 de noviembre de 2018, el tribunal dictó sentencia en la que determinó, entre otras cosas, que los ingresos por la tarifa de la venta de combustible de aviación en el aeropuerto LMM son de Aerostar, pero autoriza a la Autoridad de Puertos a cobrar dos centavos adicionales por galón a los importadores de dicho combustible. Las partes apelaron la determinación y, el 31 de julio de 2020, el Tribunal de Apelaciones falló a favor de Aerostar determinando, entre otras cosas, que es Aerostar la única entidad con derecho a cobrar y retener el cargo por cada galón del combustible de aviación que se despacha en el aeropuerto LMM. El 31 de agosto de 2020, la Autoridad de Puertos acudió al Tribunal Supremo en apelación. A la fecha de este informe el proceso judicial continúa.

Nota 16 - Bases de preparación:

Los estados financieros consolidados de la Compañía al 31 de diciembre de 2020 y 2019 han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS, por sus siglas en inglés o NIIF) y sus interpretaciones (IFRS IC, por sus siglas en inglés) emitidas por el International Accounting Standard Board (IASB).

16.1) Bases de medición

Los estados financieros consolidados han sido preparados sobre la base del costo histórico, excepto por ciertos instrumentos financieros que son medidos al costo amortizado, como se explica en las políticas contables descritas más adelante.

Los estados financieros consolidados han sido preparados sobre la base de negocio en marcha.

16.2) Uso de estimaciones y juicios

La preparación de estados financieros consolidados requiere que la Administración de la Compañía realice juicios, estimaciones y supuestos que afectan la aplicación de las políticas contables y los montos de activos, pasivos, ingresos y gastos. Las áreas que involucran un mayor grado de juicio, o complejidad o las áreas en las que los supuestos y estimaciones son significativas para los estados financieros consolidados se describen en la Nota 19.

Las estimaciones y supuestos críticos son revisados regularmente. Las revisiones de las estimaciones contables son reconocidas en el periodo en que la estimación es revisada y en cualquier periodo futuro afectado.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2020 y 2019

Nota 17 - Resumen de las principales políticas contables:

17.1) Nuevas normas y modificaciones.

Las normas y modificaciones que entraron en vigor a partir del 1 de enero de 2020 no tuvieron un impacto significativo para la Compañía.

Modificaciones a IFRS que entrarán en vigor en años posteriores.

Al 31 de mayo de 2020, se emitió la siguiente modificación a la norma, por la cual no se esperan impactos significativos:

Modificaciones NIC 1, clasificación de pasivos como circulantes o no circulantes. - Las modificaciones de alcance limitado a la NIC 1 Presentación de estados financieros aclaran que los pasivos se clasifican como circulantes o no circulantes dependiendo de los derechos que existan al final del periodo de reporte. La clasificación no se ve afectada por las expectativas de la entidad o los eventos posteriores a la fecha del reporte (por ejemplo, la recepción de una exención o incumplimiento de algún “covenant”). Las modificaciones también aclaran a lo que significa la NIC 1 cuando se refiere a la “liquidación” de un pasivo. Las modificaciones podrían afectar la clasificación de los pasivos, particularmente para las entidades que previamente consideraron las intenciones de la Compañía para determinar la clasificación y para algunos pasivos que pueden convertirse en capital. Deben aplicarse retrospectivamente de acuerdo con los requisitos normales de la NIC 8 Políticas contables, cambios en las estimaciones contables y errores.

17.2) Consolidación y método de participación

Las subsidiarias consolidadas de la Compañía, por las que se tiene tenencia accionaria al 31 de diciembre de 2020 y 2019, se muestran a continuación:

	Porcentaje de participación (%)	Principal actividad
Aeropuerto de Cancún, S. A. de C. V. (**)	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Cozumel, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Mérida, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Huatulco, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Oaxaca, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Veracruz, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Villahermosa, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Tapachula, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Minatitlán, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Cancún Airport Services, S. A. de C. V. (*)	100%	Servicios aeroportuarios
Aerostar Airport Holdings, LLC	60%	Servicios aeroportuarios
Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte, S. A.	100%	Servicios aeroportuarios
RH Asur, S. A. de C. V.	100%	Servicios administrativos
Servicios Aeroportuarios del Sureste, S. A. de C. V.	100%	Servicios administrativos
Asur FBO, S. A. de C. V. (*)	100%	Servicios administrativos
Caribbean Logistics, S. A. de C. V. (*)	100%	Servicio de carga
Cargo RF, S. A. de C. V. (*)	100%	Servicio de carga

(*) Estas subsidiarias sub-consolidan en el Aeropuerto de Cancún.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Aerostar reporta su información financiera en IFRS para propósitos de consolidar su información financiera con la información de la Compañía. El tipo de cambio utilizado al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 fue de \$19.91 y \$18.86 pesos mexicanos por dólar respectivamente.

Información relevante de Aerostar y su participación no controladora significativa

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 la información financiera condensada de Aerostar, en donde se tiene una participación no controladora significativa, se presenta a continuación:

	31 de diciembre de	
	2020	2019
<u>Estado de situación financiera condensado</u>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 804,634	\$ 698,466
Efectivo y equivalentes de efectivo restringido	5,055	165,622
Otros activos circulantes	566,031	133,992
Activo circulante	1,375,720	998,080
Pasivos financieros:		
Otro pasivo a corto plazo	(606,433)	(672,943)
Capital de trabajo	769,287	325,137
Activo fijo - Neto	151,971	160,186
Activo intangible - Neto	13,535,370	12,956,965
Otros activos a largo plazo	32,578	16,759
Deuda a largo plazo	(7,171,278)	(6,799,941)
Préstamo por pagar a la Compañía	(104,065)	(372,798)
Otros pasivos a largo plazo	(19,864)	(19,783)
Impuestos diferidos - Neto	(448,829)	(371,984)
Capital contable	\$ 6,745,170	\$ 5,894,541
	Año que terminó el	
	31 de diciembre de	
	2020	2019
<u>Estado de resultados condensado</u>		
Ingresos totales	\$ 2,902,238	\$ 3,306,149
Costos y gastos de operación	(1,956,081)	(2,270,055)
Otros ingresos	158,906	204,074
Resultado integral de financiamiento - Neto	(495,443)	(485,037)
Impuesto diferido a la utilidad	(60,684)	(55,781)
Utilidad (pérdida) neta del periodo	548,936	699,350
Efecto por conversión de moneda extranjera	(301,695)	(229,314)
Resultado integral	\$ 247,241	\$ 470,036

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Por lo que respecta a la participación no controladora en subsidiaria de Aerostar no se tienen restricciones significativas sobre la posibilidad de tener acceso a los activos o de utilizarlos para el pago de obligaciones.

Información de Airplan

Airplan registra y reporta su información financiera en IFRS tal como han sido adoptados en Colombia y sus correspondientes interpretaciones (CINIIF) emitidas por la IASB y en pesos colombianos. Para propósitos de consolidar Airplan en la Compañía, se hace una conversión a pesos mexicanos. El tipo de cambio utilizado al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 fue de \$171.53 y \$173.63 pesos colombianos por peso mexicano, respectivamente.

a. Subsidiarias

Las subsidiarias son todas las entidades sobre las que la Compañía tiene el control. La Compañía controla otra entidad cuando está expuesta a, o tiene derecho a, rendimientos variables procedentes de su relación con la entidad y tiene la capacidad de afectar a los rendimientos a través de su poder sobre la misma. Los estados financieros de subsidiarias son incorporados en los estados financieros consolidados desde la fecha en que inicia el control hasta la fecha de término de este.

Las transacciones intercompañías, los saldos, ingresos y gastos en transacciones entre compañías del grupo fueron eliminadas. Los resultados no realizados también son eliminados. Las políticas contables de las subsidiarias son uniformes con las políticas adoptadas por la Compañía. El método de contabilización utilizado por la Compañía para las combinaciones de negocios es el método de adquisición. La Compañía define una combinación de negocios como una transacción en la que obtiene el control de un negocio, mediante el cual tiene el poder para dirigir y administrar las actividades relevantes del conjunto de activos y pasivos de dicho negocio con el propósito de proporcionar un rendimiento en forma de dividendos, menores costos u otros beneficios económicos directamente a los inversionistas.

La contraprestación transferida en la adquisición de una subsidiaria es el valor razonable de los activos transferidos, los pasivos incurridos y las participaciones en el capital emitidas por la Compañía. La contraprestación transferida incluye el valor razonable de cualquier activo o pasivo que resulte de un acuerdo de contraprestación contingente. Los activos identificables adquiridos, los pasivos y pasivos contingentes asumidos en una combinación de negocios son medidos inicialmente a su valor razonable en la fecha de su adquisición. La Compañía reconoce cualquier participación no controladora en la entidad adquirida con base en la parte proporcional de la participación no controladora en los activos netos identificables de la entidad adquirida.

Los costos relacionados con la adquisición se reconocen como gastos en el estado de resultados consolidado conforme se incurren.

El crédito mercantil es medido inicialmente como el exceso de la contraprestación pagada y el valor razonable de la participación no controladora en la subsidiaria adquirida sobre el valor razonable de los activos netos identificables y los pasivos adquiridos. Si la contraprestación transferida es menor al valor razonable de los activos netos de la subsidiaria adquirida en el caso de una compra a precio de ganga, la diferencia se reconoce directamente en el estado de resultado integral consolidado. Si la combinación de negocios es alcanzada por etapas, el valor en libros a la fecha de adquisición de la participación previamente mantenida por la Compañía en la entidad adquirida se remide a su valor razonable a la fecha de adquisición. Cualquier pérdida o ganancia que resulte de dicha remediación se reconoce en los resultados del ejercicio.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

b. Cambios en la participación de subsidiarias sin pérdida del control

Las transacciones con las participaciones no controladoras que no conducen a una pérdida de control se contabilizarán como transacciones en el capital contable; es decir, como transacciones con los accionistas en su condición de propietarios. La diferencia entre el valor razonable de la contraprestación pagada y la participación adquirida en el valor en libros de los activos netos de la subsidiaria se registra en el capital contable. Las ganancias o pérdidas por la venta de la participación no controladora también se registran en el capital contable.

c. Disposición de subsidiarias

Cuando la Compañía pierde el control en una entidad, cualquier participación retenida en dicha entidad se mide a su valor razonable, reconociendo el efecto en resultados. Posteriormente, dicho valor razonable es el valor en libros inicial para efectos de reconocer la participación retenida como asociada, negocio conjunto o activo financiero, según corresponda. Asimismo, los importes previamente reconocidos en otro resultado integral en relación con esa entidad se cancelan como si la Compañía hubiera dispuesto directamente de los activos o pasivos relativos. Esto implica que los importes previamente reconocidos en otro resultado integral sean reclasificados a resultados.

d. Adquisición por etapas

La adquisición adicional en una Inversión en negocio conjunto contabilizada bajo el método de participación se considera una combinación de negocios, la cual se lleva a cabo por etapas, por lo que el valor razonable de la participación previamente adquirida se revalúa.

e. Acuerdos conjuntos

Bajo la NIIF 11 las inversiones en acuerdos conjuntos se clasifican, ya sea como una operación conjunta o como un negocio conjunto dependiendo de los derechos y obligaciones contractuales de cada inversionista, en lugar de la estructura jurídica del acuerdo conjunto.

f. Negocios conjuntos

La participación en negocios conjuntos se contabiliza bajo el método de participación, después de haberse reconocido inicialmente al costo en el estado consolidado de situación financiera.

El 20 de febrero de 2020, nuestra subsidiaria Aeropuerto de Cancún celebró un acuerdo contractual con Aviation Investments, LLC, para establecer un negocio conjunto a través de una entidad legal separada llamada Airport Development Group, LLC acordando una participación del 50% cada una. La inversión inicial fue de USD\$500 (\$10,556). El contrato estipula que las decisiones sobre las actividades relevantes de la entidad requieren consentimiento unánime de ambas partes. La Compañía evaluó la naturaleza de la operación y determinó que era un negocio conjunto. Los negocios conjuntos se reconocen por el método de participación.

g. Método de participación

Bajo el método de participación las inversiones se reconocen inicialmente al costo y se ajustan posteriormente para reconocer la participación en los resultados posteriores a la adquisición, así como

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

los movimientos en los otros resultados integrales. Los dividendos recibidos o por cobrar de negocios conjuntos se reconocen como una reducción en el valor en libros de la inversión.

Cuando la participación de la Compañía en las pérdidas de un negocio conjunto iguala o excede su participación en el negocio conjunto (el cual incluye cualquier participación a largo plazo que en sustancia forma parte de la inversión neta de la Compañía en el negocio conjunto), la Compañía no reconoce pérdidas adicionales, a menos que haya incurrido en obligaciones o realizado pagos en nombre o por cuenta del negocio conjunto.

Las ganancias no realizadas en transacciones entre Compañías del Grupo y sus negocios conjuntos son eliminadas hasta el monto del interés del Grupo en el negocio conjunto. Las pérdidas no realizadas son también eliminadas a menos que la transacción provea alguna evidencia de deterioro del activo transferido. Las políticas contables de las inversiones contabilizadas bajo el método de participación han cambiado cuando ha sido necesario para asegurar la consistencia con las políticas adoptadas por la Compañía.

17.3) Conversión de monedas extranjeras

Moneda funcional y de reporte

Las partidas incluidas en los estados financieros de cada una de las entidades que conforman la Compañía se miden en la moneda del entorno económico primario donde opera cada entidad, es decir, su "moneda funcional". El peso mexicano es la moneda de informe y funcional, y los estados financieros consolidados se presentan en miles de pesos mexicanos.

17.3.1) Consolidación de subsidiarias con moneda funcional distinta a su moneda de presentación

Los resultados y la situación financiera de Aerostar y Airplan (las cuales no tienen monedas que correspondan a economías hiperinflacionarias) que tiene una moneda funcional distinta de la moneda de informe se convierten a la moneda de informe, como se muestra a continuación:

- (i) Los activos y pasivos reconocidos en el estado de situación financiera se convierten al tipo de cambio de la fecha de cierre de dicho estado de situación financiera.
- (ii) El capital de cada estado de situación financiera presentado es convertido al tipo de cambio histórico.
- (iii) Los ingresos y gastos reconocidos en el estado de resultados se convierten al tipo de cambio promedio de cada mes (excepto cuando este promedio no es una aproximación razonable del efecto derivado de convertir los resultados a los tipos de cambio vigentes a las fechas de las operaciones; en cuyo caso se utilizaron esos tipos de cambio).
- (iv) Las diferencias en cambios resultantes se reconocen como otras partidas del resultado integral.

El crédito mercantil y los ajustes de valor razonable que surgen en la fecha de adquisición de una operación extranjera para medirlos a su valor razonable, se reconocen como activos y pasivos de la entidad extranjera y son convertidos al tipo de cambio de cierre.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

17.3.2) Operaciones en moneda extranjera y resultados por fluctuaciones cambiarias

Las transacciones en monedas extranjeras se registran en la moneda funcional aplicando los tipos de cambio vigentes a la fecha de su operación o el tipo de cambio vigente a la fecha de valuación.

Las diferencias que surgen por fluctuaciones en los tipos de cambio entre las fechas de las transacciones y la de su liquidación o valuación al cierre del ejercicio se reconocen en el estado de resultados consolidado.

17.4) Efectivo y equivalentes de efectivo

El efectivo y equivalentes de efectivo incluyen el efectivo de caja, depósitos bancarios y otras inversiones de gran liquidez, con vencimiento original de tres meses o menos, con realización inmediata y con riesgos de poca importancia por cambios en su valor. Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 el efectivo y equivalentes de efectivo consistían principalmente en depósitos bancarios en pesos y dólares e inversiones en papel bancario y gubernamental en pesos.

17.5) Derechos fiduciarios

Para la administración de los recursos de la concesión y el pago de las obligaciones a cargo de Airplan se constituye un fideicomiso al cual transfiere la totalidad de los ingresos brutos recibidos como remuneración del contrato y todos los recursos de deuda y capital que obtenga para la ejecución de la concesión.

17.6) Efectivo restringido

El efectivo restringido incluye efectivo que están restringidos en cuanto a retiro o uso. La naturaleza de las restricciones incluye restricciones impuestas por los acuerdos de financiación, fondos de agencias federales relacionados con el gasto de capital. Aerostar mantiene efectivo restringido por PFC por un monto de \$5,055 y \$26,849 al 31 de diciembre de 2020 y 2019, respectivamente. Véanse Nota 5.1.y 15.e.

El efectivo restringido se presenta como corriente si se espera que se utilice dentro de los 12 meses a partir de la fecha de presentación. Cualquier fondo restringido más allá de los 12 meses se registra como no corriente. El efectivo restringido se presenta en el estado de flujos de efectivo dentro de las actividades de inversión, ya que está relacionado con la inversión en infraestructura aeroportuaria.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

17.7) Activos financieros

- a. Clasificación. - La Compañía clasifica sus activos financieros en las siguientes categorías de medición: a) aquellos que se miden a costo amortizado y b) aquellos que se miden subsecuentemente a su valor razonable (ya sea con cambios en otros resultados integrales, o en resultados), de los cuales actualmente no posee la Compañía. La clasificación depende del modelo de negocio de la Compañía para la administración de los activos financieros y de los términos contractuales de los flujos de efectivo. La Compañía reclasifica los activos financieros cuando, y solo cuando, cambia su modelo de negocio para la administración de esos activos. Los activos financieros de la Compañía se miden a costos amortizados dado que los términos contractuales cumplen con el requisito de SPPI (Solo Pago de Principal Integral e intereses), y el método de negocio de la Compañía es el de recolectar los flujos de efectivo.
- b. Medición. - En el reconocimiento inicial, los activos financieros a costo amortizado se miden a su valor razonable más costos de transacción directamente atribuibles a su adquisición. Los costos de transacción de activos financieros a valor razonable (con cambios a través de resultados u otros resultados integrales) se registran en resultados en el momento en el que ocurren. Para los activos medidos a valor razonable, las ganancias y pérdidas se registrarán en resultados o en otros resultados integrales. Los activos financieros con derivados implícitos son considerados en su totalidad cuando se determine si los flujos de efectivo son únicamente pagos del principal e intereses. Las cuentas por cobrar son activos financieros no derivados con pagos fijos o determinados que no cotizan en un mercado activo. Se incluyen como activos circulantes, excepto por vencimientos mayores a 12 meses después de la fecha del estado de situación financiera. Estos son clasificados como activos no circulantes. Los préstamos y cuentas por cobrar se valúan inicialmente al valor razonable más los costos de transacción directamente atribuibles, y posteriormente al costo amortizado.
- c. Deterioro. - Las pérdidas por deterioro se presentan como pérdidas por deterioro netas dentro del resultado operativo. Las recuperaciones posteriores de importes previamente cancelados se acreditan contra la misma línea. Para las cuentas por cobrar, la Compañía aplica el enfoque simplificado permitido por la NIIF 9, que requiere que las pérdidas esperadas sobre la vida del instrumento se reconozcan desde el reconocimiento inicial de las cuentas por cobrar. Ver Nota 6.

17.8) Arrendamientos

17.8.1) En su calidad de arrendador

El arrendamiento de espacio que realiza la Compañía en su calidad de arrendador en las terminales se documenta mediante contratos, ya sea con rentas fijas mensuales o cuotas basadas en la cantidad que resulte mayor de una cuota mínima mensual o de un porcentaje de los ingresos mensuales de los arrendatarios.

Los bienes arrendados al formar parte de los bienes concesionados y al no pertenecer a la Compañía no transfieren los riesgos y beneficios relativos a la propiedad y son clasificados como arrendamientos operativos.

Los ingresos procedentes de los arrendamientos operativos se reconocen en el estado de resultados integral en ingresos de servicios no aeronáuticos de forma lineal a lo largo del plazo de arrendamiento.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

17.8.2) En su calidad de arrendatario

Los arrendamientos se reconocen como Derecho de uso y un pasivo por arrendamiento en la fecha en que el activo arrendado está disponible para uso por la Compañía.

Los activos y pasivos por derecho de uso de activos en arrendamiento que surge de un arrendamiento de acuerdo con la NIIF 16 "Arrendamiento" se mide inicialmente sobre la base de valor presente. Los pasivos por arrendamiento incluyen el valor presente neto de los siguientes pagos por arrendamiento: i) pagos fijos, menos cualquier incentivo por arrendamiento por cobrar, ii) pago de arrendamiento variable que se basa en un índice o tasa, inicialmente medido utilizando el índice o tasa a la fecha de inicio y iii) montos que la Compañía espera pagar bajo garantía de valor residual.

Los pagos de arrendamiento deben descontarse utilizando la tasa de interés implícita en el arrendamiento. En el caso de la Compañía no es factible determinar fácilmente la tasa de interés, por lo que se utiliza la tasa de endeudamiento incremental del arrendatario, que es la tasa que el arrendatario individual tendría que pagar para pedir prestados los fondos necesarios para obtener un activo de valor similar al activo por derecho de uso en un entorno económico similar con términos, seguridad y condiciones similares.

Para determinar la tasa incremental de financiamiento, la Compañía:

- Cuando sea posible, utiliza el financiamiento reciente de terceros recibido por el arrendatario como punto de partida, ajustado para reflejar los cambios en las condiciones de financiamiento desde que se recibió el financiamiento de terceros.
- Utiliza otros enfoques donde comienza con una tasa de interés libre de riesgo ajustada por el riesgo de crédito para los arrendamientos mantenidos que no cuentan con financiamiento reciente de terceros, y
- Aplica ajustes específicos al arrendamiento, por ejemplo, plazo, país, moneda y garantías.

Los pagos de arrendamiento se asignan entre el principal y el costo financiero. El costo financiero se carga a resultados durante el periodo de arrendamiento con el fin de producir una tasa de interés periódica constante sobre el saldo restante del pasivo para cada periodo.

Los activos por Derecho de uso se miden:

- Importe de la medición inicial pasivo del arrendamiento.
- Cualquier pago de arrendamiento realizado en o antes de la fecha de comienzo del arrendamiento menos cualquier incentivo de arrendamiento recibido.
- Cualquier costo directo inicial

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Los activos por derecho de uso generalmente se deprecian en línea recta durante el periodo más corto entre la vida útil del activo y el plazo de arrendamiento y se presenta en el gasto de depreciación en el estado de resultados.

Los pagos asociados a los arrendamientos de corto plazo y los arrendamientos de activos de corto plazo y los de bajo valor se reconocen bajo el método de línea recta como un gasto en resultados. Los arrendamientos a corto plazo son arrendamientos con un plazo de arrendamiento de 12 meses o menos.

Al determinar el plazo del arrendamiento, la Compañía considera todos los hechos y circunstancias que crean un incentivo económico para ejercer una opción de extensión. La valuación de certeza razonable solo se revisa si ocurre un evento significativo o un cambio significativo en las circunstancias que afecta a esta evaluación y que está dentro del control del arrendatario. Al 31 de diciembre de 2020 no existen contratos por los que se tenga certeza razonable para extender plazos del arrendamiento.

17.9) Terreno, mobiliario y equipo

Las partidas de mobiliario y equipo se reconocen al costo menos su depreciación acumulada. El costo incluye los gastos directamente atribuibles a la adquisición de estos activos y todos los gastos relacionados con la ubicación del activo en el lugar y en las condiciones necesarias para que pueda operar de la forma prevista por la Compañía.

Los terrenos se reconocen al costo y no son depreciados. La depreciación del resto de las partidas de mobiliario y equipo se calcula con base en el método de línea recta para distribuir su costo a su valor residual durante sus vidas útiles estimadas. Las vidas útiles a la fecha de adquisición del mobiliario y equipo son los que se muestran a continuación:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	2020	2019
Equipo de oficina	10 a 20%	10 a 20%
Maquinaria y equipo	10 a 20%	10 a 20%
Equipo de cómputo	20 a 33%	20 a 33%
Equipo de transporte	20 a 25%	20 a 25%
Mejoras a locales arrendados	10%	10%

Los valores residuales, la vida útil y método de depreciación de los activos se revisan y ajustan, de ser necesario, de forma anual.

17.9.1) Terrenos

Los terrenos representan una extensión territorial donde se tiene la obligación para construir 450 cuartos de hotel en conjunto con el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) en Huatulco, los cuales están registrados a su costo y no son depreciables. Véase Nota 15.c

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

17.10) Activos intangibles

17.10.1) Concesiones

Los aeropuertos que forman parte de la Compañía realizaron el análisis de los criterios que se deben tomar en cuenta para saber si están dentro del alcance de la IFRIC 12:

- a. El otorgante controla o regula qué servicios debe proporcionar el operador con la infraestructura, a quién debe proporcionarlos, a qué precio,
 - El otorgante no necesita tener un control completo del precio; es suficiente que el precio sea regulado por el otorgante, el contrato o el regulador;
 - El otorgante puede controlar el precio a través de un mecanismo de límite, y
 - El precio puede variar desde arreglos de precios fijos hasta aquellos basados en una fórmula hasta un precio máximo.
- b. El otorgante controla, a través de la propiedad, el derecho de beneficios o de otro modo, cualquier interés residual significativo en la infraestructura al final del plazo del acuerdo.

Tomando en consideración lo anterior, dichos criterios son aplicables a cada una de las concesiones que la Compañía cuenta, es por eso que se considera que su medición y determinación estará en el alcance de la IFRIC 12. En adición a que al final de todas las concesiones todos los bienes pasan a ser propiedad de la nación en la que se encuentra ubicada la concesión.

Dentro del alcance de la IFRIC 12, los respectivos activos pueden ser clasificados como:

- Activos financieros: cuando el concedente establece un derecho incondicional a recibir flujos de efectivo u otros activos financieros independientemente del uso del servicio público por los usuarios.
- Activos intangibles: únicamente cuando los contratos correspondientes no establecen un derecho contractual a recibir flujos de efectivo u otros activos financieros del concedente, independientemente del uso del servicio público por parte de los usuarios. Las concesiones aeroportuarias han sido consideradas dentro de alcance de la IFRIC 12 como un activo intangible por cumplir con lo expuesto anteriormente y no se han reconocido activos financieros.

México

Los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias mexicanas, y las concesiones aeroportuarias incluyen la adquisición de las nueve concesiones aeroportuarias y los derechos adquiridos.

La amortización de las concesiones en México se calcula utilizando el método de línea recta sobre la vida útil estimada de las concesiones; (plazo original de 50 años a partir del 1 de noviembre de 1998) 28 años al 31 de diciembre de 2020.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Aerostar

El activo intangible consiste en derechos sobre la concesión aeroportuaria, y que se adicionan costos relacionados con mejora en la infraestructura aeroportuaria, se reconoce menos la amortización acumulada y las pérdidas por deterioro.

La amortización se calcula utilizando el método de línea recta durante el plazo del Acuerdo (40 años); 32 años al 31 de diciembre de 2020.

Airplan

En el caso Airplan se registra como intangible el derecho otorgado por el Contrato de Concesión No.8000011-OK y Licitación Pública No.10000001OL2010, respectivamente, a través del cual los concedentes ceden a la Compañía los ingresos regulados y no regulados correspondientes cada uno de los aeropuertos objeto de la concesión.

A su vez los costos por préstamo que tengan relación con las obras en ejecución forman parte del intangible.

El activo intangible resultante del reconocimiento y actualización de los ingresos estimados del contrato se amortiza con base en línea recta hasta el año en que considera el aseguramiento total del retorno de su inversión. La amortización se reconoce en los resultados del periodo.

La vida útil para la amortización se determinó como el tiempo que dure la concesión y la amortización se calcula con base lineal con base en los años en los que se espera la recuperación del ingreso esperado del modelo financiero que tiene la Compañía. El plazo mínimo de la concesión es al 2015; sin embargo, de conformidad con las obras complementarias realizadas y la medición del ingreso esperado contra el ingreso generado, la concesión tendrá una vida útil hasta el ejercicio 2032, 12 años al 31 de diciembre de 2020.

17.10.2) Licencias, Operación Directa Comercial (ODC) y Derechos comerciales

Se reconocen a su costo menos la amortización acumulada y las pérdidas por deterioro reconocidas. Se amortizan en línea recta de acuerdo con la estimación de su vida útil, determinada con base en la expectativa de generación de beneficios económicos futuros y están sujetas a pruebas de deterioro cuando se identifican indicios. Las vidas útiles están ligadas a la vida útil de las concesiones (Ver Nota 17.10.1).

Las vidas útiles estimadas, remanentes, al 31 de diciembre de 2020 son como sigue:

Licencias México	28 años
ODC México	28 años
Derechos comerciales Aerostar	32 años
Derechos comerciales Airplan	12 años

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

17.10.3) Crédito Mercantil

El crédito mercantil representa el exceso del costo de adquisición de una subsidiaria sobre la participación de la Compañía en el valor razonable de los activos netos identificables adquiridos determinado a la fecha de adquisición y no es sujeto a amortización. El crédito mercantil se presenta por separado en el estado de situación financiera consolidado y se reconoce a su costo menos las pérdidas acumuladas por deterioro, las cuales no se revierten. Las ganancias o pérdidas en la disposición de una entidad incluyen el valor en libros del crédito mercantil relacionado con la entidad vendida.

17.10.4) Activos intangibles adquiridos en una combinación de negocios

Cuando se adquiere un activo intangible en una combinación de negocios se reconoce a su valor razonable a la fecha de adquisición. Con posterioridad los activos intangibles adquiridos en una combinación de negocios, como los derechos comerciales, se reconocen a su costo menos la amortización acumulada y el importe acumulado de las pérdidas por deterioro. Ver vidas útiles de estos derechos en la nota 17.10.2.

17.11) Deterioro de activos

El crédito mercantil y los activos intangibles de vida útil indefinida no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas de deterioro, o con mayor frecuencia si existen eventos o circunstancias que indiquen que podrían verse afectados. Otros activos se someten a pruebas de deterioro cuando eventos o cambios en circunstancias indiquen que el valor en libros puede no ser recuperado. Se reconoce una pérdida por deterioro por el valor en libros del activo que exceda su valor recuperable. El valor recuperable es el mayor entre el valor razonable de un activo menos sus costos de disposición y su valor en uso. Para efectos de evaluar el deterioro, los activos se agrupan en los niveles más bajos para los que existan flujos de efectivo identificables por separado, que son en gran medida independientes de los flujos de efectivo de otros activos o la Compañía de activos (unidades generadoras de efectivo). Los activos no financieros deteriorados distintos al crédito mercantil se revisan para determinar la posible reversión del deterioro al final de cada periodo de reporte.

17.12) Cuentas por pagar

Las cuentas por pagar son obligaciones con acreedores por compras de bienes o servicios adquiridos en el curso normal de las operaciones de la Compañía. Cuando se espera pagarlas en un periodo de un año o menos desde la fecha de cierre, se presentan en el pasivo circulante. En caso de no cumplir lo mencionado se presentan en el pasivo no circulante.

Las cuentas por pagar se reconocen inicialmente a su valor razonable y posteriormente se miden al costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva.

17.13) Préstamos bancarios y deuda a largo plazo

Los préstamos de instituciones financieras se reconocen inicialmente a su valor razonable, neto de los costos incurridos en la transacción. Estos financiamientos se registran posteriormente a su costo amortizado; cualquier diferencia entre los fondos recibidos (neto de los costos de transacción) y el valor de redención se reconoce en el estado de resultados consolidados durante el periodo de financiamiento, utilizando el método de tasa de interés efectiva.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

17.13.1) Costos de refinanciamiento

Cuando los flujos de efectivo contractuales de un activo financiero se renegocian o modifican de otro modo y la renegociación o modificación no da lugar a la baja en cuentas de ese activo financiero, la Compañía volverá a calcular el valor en libros bruto del activo financiero y reconocerá una modificación de ganancia o pérdida en utilidad o pérdida. El valor en libros bruto del activo financiero se volverá a calcular como el valor presente de los flujos de efectivo contractuales renegociados o modificados que se descuentan a la tasa de interés efectiva original del activo financiero (o tasa de interés efectiva ajustada por crédito para los activos financieros adquiridos u originados con deterioro crediticio originados activos) o, cuando corresponda, la tasa de interés efectiva revisada. Todos los costos o comisiones incurridos ajustan el valor en libros del activo financiero modificado y se amortizan durante el plazo restante del activo financiero modificado.

17.13.2) Costos por préstamos

Los costos por préstamos específicos y generales directamente atribuibles a la construcción de activos calificables son capitalizados durante el periodo de construcción y preparación del activo para su uso. Activos calificables son aquellos que requieren un periodo sustancial para estar listos y poder ser usados (generalmente mayor a un año). Los ingresos financieros obtenidos por inversiones temporales hechas con dinero proveniente de préstamos específicos que serán utilizados para la construcción de activos calificables se disminuyen de los costos financieros elegibles para capitalización.

La capitalización de costos por préstamos en moneda extranjera que suponen la generación de intereses y pérdida por fluctuación cambiaria, únicamente se capitalizan hasta el monto de intereses que habría generado un préstamo en moneda nacional, con condiciones similares de tiempo.

17.14) Baja de pasivos financieros

La Compañía da de baja los pasivos financieros si, y solo sí, las obligaciones de la Compañía se cumplen, cancelan o expiran.

17.15) Provisiones

Las provisiones de pasivo representan una obligación legal presente o una obligación asumida como resultado de eventos pasados en las que es probable una salida de recursos para cumplir la obligación y en las que el monto ha sido estimado confiablemente. Las provisiones no son reconocidas para pérdidas operativas futuras.

Las provisiones se miden al valor presente de los gastos que se esperan sean requeridos para cumplir la obligación utilizando una tasa antes de impuestos que refleje las consideraciones actuales del mercado del valor del dinero a través del tiempo y el riesgo específico de la obligación. El incremento de la provisión derivado del paso del tiempo se reconoce como gasto por interés.

Cuando existen obligaciones similares, la probabilidad de que se produzca una salida de recursos económicos para su liquidación se determina considerándolas en su conjunto. En estos casos, la provisión así estimada se reconoce aun y cuando la probabilidad de la salida de flujos de efectivo respecto de una partida específica considerada en el conjunto sea remota.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

17.16) ISR diferido e ISR sobre dividendos

El gasto por impuestos a la utilidad comprende el impuesto causado y el diferido. El impuesto se reconoce en el estado de resultados consolidados, excepto cuando se relaciona con partidas reconocidas directamente en otras partidas de la utilidad integral o en el capital contable. En este caso, el impuesto también se reconoce en otras partidas del resultado integral o directamente en el capital contable, respectivamente.

El ISR diferido se registra con base en el método de pasivos con enfoque integral, el cual consiste en reconocer un impuesto diferido para todas las diferencias temporales entre los valores contables y fiscales de los activos y pasivos que se esperan materializar en el futuro a las tasas promulgadas a la fecha de los estados financieros consolidados. Véase Nota 13.

El impuesto a la utilidad diferido activo solo se reconoce en la medida que sea probable que se obtengan utilidades fiscales futuras contra los que se puedan utilizar las diferencias temporales pasivas.

El impuesto a la utilidad diferido de las diferencias temporales que surge de inversiones en subsidiarias es reconocido, excepto cuando el periodo de reversa de las diferencias temporales es controlado por la Compañía y es probable que las diferencias temporales no se reviertan en un futuro cercano.

Los saldos de impuestos a la utilidad diferidos, activo y pasivo se compensan cuando existe el derecho legal exigible de cada entidad a compensar impuestos corrientes activos con impuestos corrientes pasivos y cuando los impuestos a la utilidad diferidos activos y pasivos son relativos a la misma autoridad fiscal.

El cargo por impuesto a las utilidades causado se calcula con base en las leyes fiscales aprobadas en México a la fecha del estado de situación financiera consolidado.

El impuesto a la utilidad causado se compone del ISR, el cual se registra en los resultados del año en que se causan. Este se basa en las utilidades fiscales.

Para determinar el ISR la tasa aplicable en México del 2020 y 2019 fue 30%, la tasa aplicable para Airplan de acuerdo con la legislación colombiana para el 2020 y 2019 fue 33%, respectivamente y la tasa aplicable para Aerostar, de acuerdo con la legislación de Puerto Rico para el 2020 y 2019 fue de 10%, respectivamente.

Aerostar y Airplan cuentan con utilidades no distribuidas que, si se pagan como dividendos, estarían sujetas al impuesto a cargo del beneficiario. Existe una diferencia temporal gravable, pero no se reconoce ningún pasivo por impuestos diferidos, ya que la Compañía como entidad controladora es capaz de controlar el momento de las distribuciones de esta subsidiaria y no se espera que distribuya estos beneficios en el futuro previsible, ya que primero ambas compañías tendrían que pagar sus deudas bancarias o privadas, y posteriormente decretar los dividendos.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

17.17) Beneficios a los empleados

El valor presente de las obligaciones de beneficios definidos se determina descontando los flujos de efectivo futuro estimados usando las tasas de interés de bonos corporativos de alta calidad crediticia denominados en la misma moneda en la que los beneficios serán pagados y que tienen términos de vencimiento que se aproximan a los términos de la obligación por pensiones. En aquellos países donde no existe un mercado profundo de dichos bonos se utilizan las tasas de interés de bonos gubernamentales.

El costo de interés neto se calcula aplicando la tasa de descuento al saldo neto de la obligación por beneficios definidos y al valor razonable de los activos del plan. Este costo se incluye en el gasto por beneficios a empleados en el estado de resultados consolidado.

Las ganancias y pérdidas por remediciones derivadas de ajustes por experiencia y cambios en los supuestos actuariales se reconocen en el periodo en el que ocurren directamente en otros resultados integrales. Se incluyen en los resultados acumulados en el estado de variaciones en el capital contable y los saldos del pasivo en el estado de situación financiera consolidado.

Variaciones en el valor presente de la obligación por beneficios definidos que resultan de modificaciones o reducciones del plan se reconocen inmediatamente en resultados como costos de servicios pasados.

Beneficios por terminación

Los beneficios por terminación se pagan cuando la relación laboral se termina antes de la fecha normal de retiro o cuando un empleado acepta voluntariamente la terminación a cambio de estos beneficios. La Compañía reconoce los beneficios por terminación en la primera de las siguientes fechas: a) está comprometido a poner fin a la relación laboral de los empleados de acuerdo con un plan formal detallado sin tener la posibilidad de eludir su obligación, y b) cuando la entidad reconoce costos por reestructuración de acuerdo con lo establecido en la NIC 37 e involucra pagos de beneficios por terminación. En el caso de una oferta que promueva la terminación voluntaria, los beneficios por terminación se valúan con base en el número esperado de empleados que aceptaran la oferta. Los beneficios que vencen 12 meses después de la fecha de reporte se descuentan a su valor presente. El cargo a resultados por los ejercicios concluidos al 31 de diciembre de 2020 y 2019 fue de \$2,382 y \$1,922, respectivamente. Véase Nota 4.

Obligaciones a corto plazo

Los pasivos por sueldos y salarios, incluidos los beneficios no monetarios y permisos por enfermedad acumulados, que se esperan liquidar completamente dentro de los 12 meses posteriores al final del periodo en que los empleados prestan el servicio relacionado, se reconocen en relación con el servicio de los empleados hasta el final del periodo y se miden por los montos que se espera pagar cuando se liquidan los pasivos. Los pasivos se presentan como obligaciones circulantes por beneficios a los empleados en el estado de situación financiera consolidado.

Participación en las utilidades

El Grupo reconoce un pasivo y un gasto por participación en las utilidades con base en un cálculo que toma en cuenta la utilidad atribuible a los accionistas de la Compañía después de ciertos ajustes. El

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Grupo reconoce una provisión cuando está obligado contractualmente o cuando existe una práctica pasada que genera una obligación implícita.

17.18) Capital contable

El capital social, las reservas de capital y las utilidades acumuladas se expresan a su costo histórico. Las reservas de capital consisten en reserva legal, reserva para recompra de acciones propias.

17.19) Utilidad por acción básica y diluida

La utilidad por acción básica es el resultado de dividir la utilidad de la participación controladora (\$1,972,319 y \$5,465,822) entre el promedio ponderado de acciones en circulación durante 2020 y 2019. Por los periodos del 1° de enero al 31 de diciembre de 2020 y 2019, el número de acciones fue de 300 millones. La utilidad por acción básica ordinaria de 2020 y 2019, fue de \$6.57 y \$18.22, respectivamente, se expresa en pesos. La utilidad por acción diluida es igual a la utilidad por acción básica.

17.20) Información financiera por segmentos

La información por segmentos se presenta de manera consistente con los informes internos proporcionados a la Dirección General encargada de la toma de decisiones operativas, que es el órgano responsable de la toma de decisiones operativas, de asignar los recursos y evaluar el rendimiento de los segmentos de operación.

La Compañía determina y evalúa la actuación de sus aeropuertos, uno a uno, después de considerar el prorrateo de costos de personal y otros costos de "Servicios", que es la subsidiaria de la Compañía en México que contrata a ciertos empleados de la Compañía. La actuación de (Servicios) se determina y evalúa en forma separada por la Compañía. Todos los aeropuertos prestan sustancialmente los mismos servicios a sus clientes. En la Nota 2 se muestra información financiera relativa a los segmentos de la Compañía, la cual incluye el Aeropuerto de Cancún y subsidiarias (Cancún) mostrando por separado dada su importancia a Aerostar Airport Holdings (Aerostar) y Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte (Airplan), el Aeropuerto de Villahermosa (Villahermosa), el Aeropuerto de Mérida (Mérida) y Servicios. La información financiera de los seis aeropuertos restantes, RH Asur, S. A. de C. V. y los de la Compañía tenedora (incluyendo la inversión de la Compañía en sus subsidiarias) han sido agrupados y se incluyen en la columna de Otros. La eliminación de la inversión de la Compañía en sus subsidiarias se incluye en la columna de Ajustes de Consolidación.

Los recursos son asignados a los segmentos considerando la importancia que tiene cada uno de ellos en la operación de la entidad. Las operaciones entre segmentos operativos se registran a su valor de mercado.

17.21) Reconocimiento de ingresos

Las políticas contables para ingresos de la Compañía provenientes de contratos con clientes se explican en la Nota 3.

17.22) Subvenciones del gobierno

Las subvenciones del gobierno se reconocen a su valor razonable cuando hay una garantía razonable de que la subvención será recibida y la Compañía cumplirá con todas las condiciones estipuladas.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Las subvenciones del gobierno relacionadas con los ingresos se presentan como parte del resultado del periodo como deducciones de los gastos con los que se relacionan. Las subvenciones recibidas en compensación por gastos o con el propósito de prestar apoyo financiero inmediato a la entidad, sin costos posteriores relacionados, se reconoce en el resultado del periodo en que se convierta en exigible.

Las subvenciones del gobierno relacionadas con activos se presentan en el estado de situación financiera como deducciones del importe en libros de los activos con los que se relacionan. Se reconoce en resultados a lo largo de la vida del activo que se amortiza como una reducción del gasto relacionado que la subvención pretende compensar.

Las subvenciones del gobierno se reconocerán en resultados sobre una base sistemática a lo largo de los periodos en los que la entidad reconozca como gasto los costos relacionados que la subvención pretende compensar.

En la nota 4.1 se revela información sobre la forma en que la Compañía registra las subvenciones del Gobierno recibidas como recuperación de gastos.

Nota 18 - Administración de riesgos financieros:

La Compañía está expuesta a riesgos financieros que se derivan de cambios en las tasas de interés, tipo de cambio, riesgo de precio, riesgo de liquidez y riesgo de crédito. La Compañía mantiene y controla las operaciones de control de tesorería y riesgos financieros globales a través de prácticas aprobadas por la Dirección General y el Consejo de Administración de la Compañía.

En esta nota se presenta información respecto de la exposición de la Compañía a cada uno de los riesgos mencionados, los objetivos, las políticas y los procedimientos de la Compañía para medir y administrar el riesgo.

Los principales riesgos a los que está sujeta la Compañía son:

- 18.1) Riesgo de mercado
- 18.1.1) Riesgo de tasa de interés
- 18.1.2) Riesgo de tipo de cambio
- 18.1.3) Riesgo de precio
- 18.2) Riesgo de liquidez
- 18.3) Riesgo de crédito - calidad crediticia

18.1) Riesgos de Mercado

18.1.1) Riesgo de tasas de interés

La Compañía cuenta con préstamos bancarios para financiar parcialmente sus operaciones. Estas transacciones exponen a la Compañía al riesgo de tasa de interés, con la principal exposición al riesgo de tasas variables de interés resultantes de cambios en las tasas de referencia del mercado utilizadas (los bancos cobran intereses sobre la base de la tasa TIIE 28 días más 1.25 puntos en 2020 y 2019), que se aplican a los préstamos bancarios que tiene la Compañía con vencimiento en 2022 y 2024.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Respecto al análisis de sensibilidad se ha observado que durante 2020 y 2019 la tasa de referencia utilizada por la Compañía (TIIE) ha permanecido estable. Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 no se tienen préstamos a tasa LIBOR. Partiendo de este hecho el riesgo se considera bajo, derivado de la materialidad del posible efecto.

18.1.2) Riesgo de tipo de cambio

La Compañía está expuesta al riesgo por cambios en el valor del peso mexicano frente al dólar estadounidense. Históricamente, una parte significativa de los ingresos generados por la Compañía (derivados principalmente de las tarifas cobradas a los pasajeros internacionales) son denominados en dólares estadounidenses, a pesar de eso, los ingresos son facturados en pesos al tipo de cambio promedio del mes anterior y de igual forma, cobrados los flujos de efectivo en pesos.

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 la Compañía está expuesta a riesgo por tipo de cambio por posición monetaria, como se muestra a continuación:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Posición monetaria:		
Activa	\$ 88,426	\$ 164,370
Pasiva	(5,578)	(4,853)
	<u>\$ 82,848</u>	<u>\$ 159,517</u>

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 el tipo de cambio fue de \$19.91 y \$18.86, respectivamente, si la divisa se hubiese debilitado en 5% en 2020 (5% en 2019) con respecto al dólar estadounidense, la Compañía hubiera tenido una utilidad por posición monetaria al cierre por un importe de \$81.5 millones en 2020 (una utilidad monetaria de \$150.4 millones en 2019). Al 10 de marzo de 2021, fecha de emisión de este reporte, el tipo de cambio era de \$21.42.

18.1.3) Riesgo de precio

El sistema de regulación tarifaria aplicable a los aeropuertos de la Compañía en México impone tarifas máximas para cada aeropuerto, las cuales no deben ser excedidas sobre una base anual. Las tarifas máximas son las cantidades máximas anuales por unidades de tráfico (un pasajero o 100 kilogramos de carga). Si se excediera dicha tarifa máxima, la autoridad gubernamental podría revocar una o más concesiones aeroportuarias de la Compañía.

La Compañía monitorea y ajusta sus ingresos de forma regular para no exceder su facturación anual a los límites establecidos por la tarifa máxima. Para el caso de las concesiones de Aerostar y Airplan, no se tiene topes máximos establecidos por el Gobierno correspondiente.

Concentraciones

Al 31 de diciembre de 2020 y de 2019, aproximadamente el 49.9% y 55.02%, de los ingresos, sin incluir ingresos por servicios de construcción, fueron generados por operaciones del Aeropuerto Internacional de Cancún.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

18.2) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez es el riesgo de que la Compañía no sea capaz de satisfacer sus requerimientos de fondos. La Administración de la Compañía ha establecido políticas, procedimientos y límites de autoridad que rigen la función de Tesorería. La Tesorería de la Compañía tiene la responsabilidad de asegurar la liquidez y de administrar el capital de trabajo con el fin de garantizar los pagos a proveedores, el servicio de la deuda y fondear los costos y gastos de la operación.

La Compañía prudente del riesgo de liquidez mantiene suficiente efectivo e instrumentos negociables, y la disponibilidad de financiamiento a través de una cantidad adecuada de facilidades de crédito para cumplir obligaciones al vencimiento y liquidar posiciones de mercado. Al cierre del periodo al 31 de diciembre de 2020, la Compañía tenía depósitos a la vista de \$5,192,628 (2019 de \$6,192,679) y líneas de crédito disponibles por \$1,500,000 y USD\$20,000 (aproximadamente \$399,010), para administrar el riesgo de liquidez. Debido a la naturaleza dinámica y de incertidumbre actual, la tesorería la Compañía mantiene la flexibilidad en el financiamiento manteniendo la disponibilidad y bajo líneas de crédito.

La Administración de la Compañía monitorea el movimiento de los pronósticos de la reserva de liquidez la Compañía (que comprende las líneas de crédito no utilizadas) y el efectivo y equivalentes de efectivo sobre la base de los flujos de efectivo esperados. Esto se lleva a cabo generalmente a nivel de cada país de las empresas operativas de la Compañía de acuerdo con la práctica y los límites establecidos. Estos límites varían según el país para tener en cuenta la liquidez del mercado en el que la entidad opera. Además, la política de administración de liquidez del Grupo implica proyectar los flujos de efectivo en las principales monedas y considerar el nivel de activos líquidos necesarios para satisfacerlos, monitorear los coeficientes de liquidez del estado de situación financiera con los requerimientos regulatorios internos y externos y mantener los planes de financiamiento de deuda.

La siguiente tabla muestra la posición de liquidez para cada una de los países de operaciones de la Compañía.

31 de diciembre de 2020

	<u>Efectivo y equivalentes</u>	<u>Deuda Total</u>	<u>Deuda a corto plazo</u>	<u>Deuda Largo plazo</u>
México	\$ 4,058,495	\$ 3,971,210	\$ 322,209	\$ 3,649,001
Aerostar	804,634	7,171,278	529,337	6,641,941
Airplan	329,499	2,757,858	287,204	2,470,654
Total	\$ 5,192,628	\$ 13,900,346	\$ 1,138,750	\$ 12,761,596

31 de diciembre de 2019

	<u>Efectivo y equivalentes</u>	<u>Deuda Total</u>	<u>Deuda a corto plazo</u>	<u>Deuda Largo plazo</u>
México	\$ 4,991,567	\$ 3,992,467	\$ 23,998	\$ 3,968,469
Aerostar	698,466	6,799,941	311,372	6,488,569
Airplan	502,646	2,920,485	214,237	2,706,248
Total	\$ 6,192,679	\$ 13,712,893	\$ 549,607	\$ 13,163,286

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Durante el año que terminó el 31 de diciembre de 2020 la Compañía realizó acciones para responder al posible riesgo de liquidez derivado del COVID-19, las cuales le permitieron continuar generando flujo operativo positivo durante al 31 de diciembre de 2020.

En respuesta a los posibles riesgos de liquidez relacionados al COVID-19, la Compañía realizó las siguientes acciones:

- a. Se obtuvieron dispensas a las obligaciones financieras, por parte de todos los participantes del crédito sindicado en la subsidiaria Airplan, los cuales no representó ningún tipo de costo a la Compañía. Estas dispensas fueron otorgadas en dos etapas, la primera etapa fue entregada durante el tercer trimestre de 2020 y dispensaba de su obligación financiera de mantener un índice de cobertura a la Compañía por el periodo de medición del tercer, cuarto trimestre de 2020 y por el primer trimestre de 2021. Posteriormente, en 2021 se obtuvieron nuevas dispensas por todos los participantes del crédito sindicado, sin representar ningún tipo de costo a la Compañía, las cuales dispensan de su obligación financiera de mantener un índice de cobertura de todos los periodos de medición de 2021 hasta el primer trimestre de 2022. De esta forma la Compañía está cubierta y dispensada de cualquier consecuencia relacionada a incumplimiento y penalidades, hasta el 31 de marzo de 2022.
- b. Se establecieron políticas de reducción de costos y gastos operativos en los tres países donde se opera.
- c. El 19 de agosto de 2020 la AFAC aprobó a la Compañía la solicitud presentada de reprogramación (diferimiento), sin ningún tipo de costo adicional, de ciertas inversiones correspondientes al año 2020 por un monto total de \$2,292,355, para ser cumplidas en el año 2021, debido a la contingencia por el COVID-19, que afectó las condiciones de la industria de producción y construcción, interrumpiendo continuar con las obras y celebrar nuevos contratos. La inversión comprometida en México para 2021 es de \$5,460,586, la cual se planea cubrir con el efectivo en caja, flujo operativo y en su caso con líneas de crédito con los que cuenta actualmente la Compañía.
- d. Los accionistas de la Compañía acordaron delegar en el Consejo de Administración la facultad para decretar el pago de dividendos ordinarios por \$2,463,000 nominales (Ver Nota 13). A la fecha de este estado financiero no se han decretado estos dividendos.
- e. Obtuvo en su subsidiaria Aerostar fondos bajo la ley federal CARES durante el año. (Ver Nota 4).
- f. En México se obtuvo la aprobación de una línea de crédito por \$1,500,000 de pesos, a un plazo menor de un año, la cual no se ha dispuesto a la fecha, Aerostar dispuso el 1 de abril de 2020 de una línea de crédito revolvente por USD\$10,000 (\$239,200) y el 30 de diciembre de 2020 le fue otorgada una línea de crédito que no ha dispuesto por USD\$20,000 (aproximadamente \$399,010); y en el caso de Airplan se obtuvo un préstamo a corto plazo el 11 de septiembre de 2020 por COP\$11,612,000 (\$67,041) con vencimiento a un año (Ver Nota 10).

El cuadro que se presenta a continuación muestra el análisis de los pasivos financieros de la Compañía presentados con base en el periodo entre la fecha del estado de situación financiera consolidado y la fecha de su vencimiento e incluye los flujos de efectivo contractuales sin descontar.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

	Menos de 3 meses	Entre 3 meses y un año	Entre 1 y 2 años	Entre 2 y 5 años
<u>Al 31 de diciembre de 2020</u>				
Préstamos bancarios e intereses	\$ 11,176	\$ 797,339	\$ 2,238,558	\$ 3,881,097
Deuda a largo plazo	114,420	215,815	233,123	6,408,818
Proveedores	353,806			
Cuentas por pagar y gastos acumulados	1,187,345			
<u>31 de diciembre de 2019</u>				
Préstamos bancarios e intereses	\$ 14,639	\$ 223,596	\$ 228,073	\$ 6,446,644
Deuda a largo plazo	111,676	199,696	204,492	6,284,077
Proveedores	245,100			
Cuentas por pagar y gastos acumulados	1,378,657			

El siguiente cuadro muestra la liquidez de la Compañía a corto plazo en las fechas que se indica:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Activos corto plazo	\$ 7,716,049	\$ 7,845,856
Pasivo a corto plazo	<u>2,767,087</u>	<u>2,560,020</u>
Posición a corto plazo (liquidez)	<u>\$ 4,948,962</u>	<u>\$ 5,285,836</u>

18.3) Riesgo de crédito - calidad crediticia

Los instrumentos financieros que potencialmente son sujetos de riesgo de crédito consisten principalmente en cuentas por cobrar. Los ingresos obtenidos de cuotas a pasajeros no están garantizados y existe el riesgo para la Compañía de no poder cobrar en su totalidad los montos facturados en el caso de insolvencia por parte de sus clientes, es decir, de alguna aerolínea. La Compañía realiza revisiones frecuentes a los instrumentos financieros y se realizan evaluaciones de deterioro a las mismas. (Ver Nota 6.3)

Ante el COVID-19 que ha afectado la industria de viajes y en algunas partes del mundo los gobiernos han introducido prohibiciones y restricciones de viaje. La Compañía ha acordado con varios clientes en apoyo a la recesión económica causada por el COVID-19, la negociación de extender los plazos de pagos mediante la firma de pagarés con vencimiento a un plazo no mayor de un año, y garantizado el pago con pagarés, al 31 de diciembre de 2020 el saldo de la cuenta de documentos por cobrar a terceros por México y Airplan ascienden a \$185,140 y \$60,617. (Ver Nota 6.2).

En años recientes, no se ha presentado aerolíneas que hayan reportado pérdidas substanciales, aunado a esto, los ingresos de cuotas a pasajeros provenientes de las principales aerolíneas clientes, no todos están garantizados mediante fianza u otro tipo de garantía. Por lo tanto, en caso de insolvencia por parte de alguna de las aerolíneas, la Compañía no tendría la certeza del cobro por la totalidad de las cantidades facturadas a las aerolíneas por concepto de cuotas a pasajeros. En agosto de 2010, Grupo Mexicana presentó una solicitud de concurso mercantil. Grupo Mexicana debe a la Compañía \$128 millones de pesos por concepto de cuotas a pasajeros. Como resultado del concurso mercantil de Grupo Mexicana, la Compañía incrementó su reserva de cuentas incobrables en \$128,000. Es posible que la

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Compañía no pueda cobrar esta cantidad. Como consecuencia del COVID-19 el 11 de diciembre de 2020 ABC Aerolíneas, S. A. de C. V. (Interjet), suspendió sus operaciones y a la fecha no se reanudaron ni se espera se reanuden en el corto plazo. La cuenta por cobrar al 31 de diciembre de 2020 fue deteriorada en su totalidad. Ver Nota 6.3

La Compañía opera bajo tres esquemas de cobro a Aerolíneas:

- a. Crédito, conformado principalmente por Aerolíneas con las que se cuenta con un historial de vuelos frecuentes y estables;
- b. Anticipos, conformado por aerolíneas con vuelos razonablemente estables o que se encuentren en etapa de exploración de ruta o destino, y
- c. El esquema de contado compuesta por vuelos chárter y aerolíneas con nuevos vuelos.

Con esta segregación la Compañía reduce su riesgo de cobrabilidad debido a que las Aerolíneas que operan en los esquemas b) y c) no tienen cuentas por cobrar.

El efectivo y equivalentes de efectivo, no está sujeto a riesgos de crédito dado que los montos se mantienen en instituciones financieras sólidas, así también, las inversiones son sujetas a riesgo poco significativo al estar respaldadas por el gobierno federal o instituciones con altas calificaciones de mercado AAA.

18.4) Administración de capital

El objetivo de la Compañía sobre la administración de capital es salvaguardar la capacidad de la Compañía para continuar como un negocio en marcha, con el fin de proporcionar retornos para los accionistas y los beneficios para otras partes interesadas y mantener una estructura óptima de capital para reducir el costo de capital.

Estas actividades son monitoreadas mediante la revisión de información relacionada con la operación de la Compañía y de la Industria. Este esfuerzo es coordinado por la Dirección General. A través de un modelo de planeación, se formulan simulaciones detalladas de los riesgos identificados tan pronto son conocidos; los riesgos identificados se valoran en cuanto a probabilidad e impacto, y los presentan a las instancias facultadas. El resultado de todas estas actividades se informa al mercado a través de los reportes 20-F, circular única e informes trimestrales por un Comité de Inversiones que analiza, entre otros, los riesgos financieros.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

Durante el año no existió incertidumbre material acerca de la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha. Al 31 de diciembre de 2020 la Dirección de la Compañía sigue teniendo una expectativa razonable de que el Grupo cuenta con los recursos adecuados para continuar en funcionamiento durante al menos los próximos doce meses y que la base contable de negocio en marcha es adecuada.

18.5) Valor razonable

Los instrumentos financieros (préstamos bancarios y documentos a largo plazo) a costo amortizado, de acuerdo con el método de valuación utilizado se encuentran al nivel 2. Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 no se tienen instrumentos financieros a valor razonable.

Los diferentes niveles se han definido de la siguiente manera:

Nivel 1: Los precios de cotización (no ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos.

Nivel 2: Precios cotizados para instrumentos similares en mercados activos; precios cotizados para instrumentos, idénticos, o similares en mercados no activos y valoraciones a través de modelos en donde todos los datos significativos son observables en los mercados activos.

Nivel 3: Las entradas para el activo o pasivo que no se basan en datos observables del mercado (es decir, datos no observables).

El valor razonable de los instrumentos financieros negociados en mercados activos está basado en precios de mercado cotizados a la fecha de cierre del estado de situación financiera consolidado. Un mercado es considerado activo si los precios de cotización están clara y regularmente disponibles a través de una bolsa de valores, comerciante, corredor, grupo de industria, servicios de fijación de precios, o agencia reguladora, y esos precios reflejan actual y regularmente las transacciones de mercado en condiciones de independencia. El precio de cotización usado para los activos financieros mantenidos por la Compañía es el precio de oferta corriente.

Nota 19 - Juicios contables críticos y fuentes clave de incertidumbre en las estimaciones:

En la aplicación de las políticas contables, la Administración de la Compañía debe hacer juicios, estimaciones y supuestos sobre los importes en libros de los activos y pasivos. Las estimaciones y supuestos relativos se basan en la experiencia histórica y otros factores que se consideran como relevantes. Los resultados reales podrían diferir de dichas estimaciones.

Estimaciones contables críticas

La información significativa sobre supuestos, estimación de incertidumbres reconocidos en los estados financieros consolidados, se describen a continuación:

19.1 Ingresos

19.2 Vida útil de la concesión de Airplan

19.3 Evaluación de deterioro activos intangibles, concesión aeroportuaria y crédito mercantil

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

19.1 Ingresos

Conforme a lo mencionado en la Nota 18.1.3., la Compañía monitorea y ajusta su ingreso de forma regular para no exceder los límites de la tarifa máxima en cada uno de los aeropuertos que opera la Compañía en México, la cual es la cantidad máxima anual de ingresos por unidad de tráfico que puede recibir y, por lo tanto, reconocer la Compañía por los servicios prestados cuyos precios están regulados.

Si la Compañía reconociera ingresos superiores a dicha tarifa máxima, la autoridad podría revocar una o más concesiones aeroportuarias, consecuentemente la Compañía monitorea de forma regular los ingresos regulados en México para que estos no excedan de dicho límite. La aplicación del procedimiento establecido en los títulos de concesión para determinar las tarifas máximas y la obtención de los datos necesarios son procedimientos complejos. Entre los datos utilizados en la determinación se encuentra el tráfico de pasajeros y la estadística de carga, además de variables incluidas en el cálculo como son el Índice Nacional de Precios al Productor excluyendo el petróleo, tarifas autorizadas de servicios aeroportuarios, y Tarifa de Uso Aeroportuario.

19.2 Vida útil de la concesión de Airplan

El término de ejecución del contrato se extiende desde la fecha de suscripción de acta de inicio de ejecución y hasta la fecha en que ocurra uno de cualquiera de los siguientes hechos:

- Que los ingresos regulados generados sean iguales a los ingresos regulados esperados, siempre y cuando para tal momento ya hayan transcurrido 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución.
- Que hayan transcurrido 25 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución independientemente de si, para el momento, los ingresos regulados generados no han igualado el valor de los ingresos regulados esperados.
- Si los ingresos regulados generados igualan a los ingresos regulados esperados antes de transcurridos 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución, la duración de la ejecución del contrato será, en todo caso, de 15 años.

Se debe tener en cuenta, para efectos de los ingresos regulados esperados según la definición del contrato de concesión, que el ingreso regulado esperado incrementará una vez sean entregadas cada una de las obras complementarias (obligatorias o voluntarias) al concedente. La vida útil para la amortización se determinó como el tiempo que dure la concesión y la amortización se calcula con base lineal con base en los años en los que se espera la recuperación del ingreso esperado del modelo financiero que tiene la Compañía. El plazo mínimo de la concesión era al año 2022; sin embargo, de conformidad con las obras complementarias realizadas y la medición del ingreso regulado esperado contra el ingreso generado, la concesión tendrá una vida útil mínima hasta el ejercicio 2032, y de acuerdo con los términos legales la Concesión puede extenderse hasta el 2048.

La Compañía lleva a cabo un análisis de sensibilidad para determinar el grado en que posibles cambios a los supuestos utilizados para determinar la vida útil de la concesión cambian de forma significativa. Al 31 de diciembre de 2020 y 2019, los ingresos esperados totales considerando las obras adicionales, es por un total de \$17,540,245 y \$19,217,035, respectivamente.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2020 y 2019

19.3 Evaluación de deterioro de activos intangibles, concesión aeroportuaria y crédito mercantil

El activo intangible, concesión aeroportuaria y crédito mercantil se evalúa por deterioro, a la fecha de reporte, siempre que los eventos o cambios en las circunstancias indiquen que el valor de los activos intangibles pudiera estar deteriorado y al menos una vez al año en el caso del crédito mercantil. Debido al COVID-19, y a las medidas que tomaron los gobiernos para contener el virus, existió una baja en el número de pasajeros en nuestros aeropuertos. Para determinar si el valor del intangible y crédito mercantil se ha deteriorado, la unidad generadora de efectivo con la que se relaciona el activo intangible y crédito mercantil debe valorarse utilizando técnicas de valor presente. Al aplicar esta técnica de valoración, la Compañía se basa en una serie de factores, que incluyen resultados históricos, planes de negocios, pronósticos y datos de mercado. Esto se describe con más detalle en la Nota 8.1. Como se puede deducir de esta descripción, los cambios en las condiciones de estos juicios y estimaciones pueden afectar significativamente el valor evaluado de los activos intangibles y crédito mercantil.

Nota 20 - Estado de flujos de efectivo:

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 el análisis de la deuda neta y los movimientos en la deuda neta se presenta a continuación:

	<u>Deuda a largo plazo</u>		<u>Préstamos bancarios</u>	
	<u>2020</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Cuentas por pagar	\$ 330,235	\$ 311,372		
Préstamos bancarios (Nota 10)			\$ 808,515	\$ 238,235
Préstamos bancarios (Nota 10)			6,119,655	6,674,717
Deuda a largo plazo (Nota 11)	<u>6,641,941</u>	<u>6,488,569</u>		
Saldos al 31 de diciembre	<u>\$ 6,972,176</u>	<u>\$ 6,799,941</u>	<u>\$ 6,928,170</u>	<u>\$ 6,912,952</u>
Saldos al 1 de enero de la deuda neta	\$ 6,799,941	\$ 7,282,268	\$ 6,912,952	\$ 7,218,113
Intereses devengados	450,806	444,028	398,899	601,873
Adiciones			306,241	
Pagos de intereses	(476,927)	(486,164)	(466,066)	(578,600)
Pagos del principal	(253,925)	(205,308)	(245,520)	(152,047)
Efectos de conversión	<u>452,281</u>	<u>(234,883)</u>	<u>21,664</u>	<u>(176,387)</u>
Saldos al 31 de diciembre	<u>\$ 6,972,176</u>	<u>\$ 6,799,941</u>	<u>\$ 6,928,170</u>	<u>\$ 6,912,952</u>

Nota 21 - Evento subsecuente:

El 11 de febrero de 2021, la subsidiaria Airplan, obtuvo de parte de todos los participantes del crédito sindicado las dispensas necesarias para el cumplimiento del indicador de cobertura hasta la fecha de medición del primer trimestre de 2022.

Aerostar, fue elegible para recibir fondos adicionales bajo la segunda ronda de subvenciones aeroportuarias que forman parte de la Ley de Apropiación Suplementaria de Respuesta y Alivio del Coronavirus (CRRSAA Act), promulgada por el presidente de los Estados Unidos el 27 de diciembre de 2020. El 18 de febrero de 2021, se recibió la confirmación oficial de la FAA que otorgó a Aerostar la aprobación de esta asistencia Federal por USD\$10,577 (\$210,574), la cual se irá reconociendo una vez

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2020 y 2019

recibida previa comprobación de gastos ante la autoridad. A la fecha no se han realizado comprobaciones ni se han recibido reembolsos relacionados con esta subvención.

Hasta la fecha de estos estados financieros no se ha dispuesto ninguna de las líneas de crédito disponibles de la Compañía mencionadas en la Nota 10.

Las medidas tomadas por varios gobiernos para contener el COVID-19 han afectado la actividad económica. Por ejemplo, los Centros para el Control y Prevención de Enfermedades (CDC) de los Estados Unidos han ampliado el requisito de pruebas negativas de COVID-19 a todos los pasajeros aéreos que ingresan a los Estados Unidos. A partir del 26 de enero de 2021, también se han implementado protocolos para viajar, con el requisito de presentar resultado negativo de la prueba previo a la salida de Estados Unidos y cuarentena obligatoria a su regreso. A partir del 7 de enero de 2021, hubo requisitos de prueba similares para los pasajeros aéreos que viajan a Canadá y posteriormente el gobierno de ese país suspendió los vuelos entre Canadá, México y el Caribe hasta el 30 de abril de 2021.

El COVID-19 sigue afectando con un número amplio de casos y a la fecha es incierto las repercusiones que pudiera tener en nuestro negocio y resultados. La Compañía seguirá evaluando este impacto, monitoreando nuestros compromisos y tomando acciones en respuesta a los posibles acontecimientos relacionados con el COVID-19 que a la fecha no es posible estimar.

Nota 22 - Autorización de los estados financieros:

Los estados financieros consolidados y sus veintidós notas son parte integrante de los estados financieros consolidados, los cuales fueron autorizados y propuestos para su emisión al Consejo de Administración el 10 de marzo de 2021, por el Lic. Adolfo Castro Rivas, Director General de Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V.

**Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V.
y subsidiarias**

Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2019 y 2018

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Índice

31 de diciembre de 2019 y 2018

Contenido	Página
Informe de los Auditores Independientes	1 a 7
Estados financieros:	
Estados de situación financiera consolidados	8
Estados de resultado integral consolidados	9
Estados de cambios en el capital contable consolidado	10
Estados de flujos de efectivo consolidados	11
Notas sobre los estados financieros consolidados	12 a 71



Informe de los Auditores Independientes

A la Asamblea General de Accionistas de
Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V.

Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias (Compañía o Grupo), que comprenden el estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2019 y los estados consolidados de resultado integral, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en esa fecha, así como las notas explicativas sobre los estados financieros consolidados que incluyen un resumen de las políticas contables significativas.

En nuestra opinión los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera consolidada de la Compañía al 31 de diciembre de 2019 y su desempeño financiero y sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en esa fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), emitidas por el International Accounting Standards Board (IASB).

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección "Responsabilidades de los auditores en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados" de este informe. Somos independientes de la Compañía de conformidad con el Código de Ética Profesional del Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A. C., junto con los requerimientos de ética que son aplicables a nuestras auditorías de estados financieros consolidados en México, y hemos cumplido las demás responsabilidades éticas de conformidad con esos requerimientos y dicho código. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para sustentar nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido las de mayor importancia en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del ejercicio actual.

Estas cuestiones han sido consideradas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en su conjunto y al formarnos nuestra opinión sobre estos, por lo tanto, no expresamos una opinión por separado sobre estas cuestiones.



Cuestión clave de auditoría	Cómo nuestra auditoría abordó la cuestión
<p>Cumplimiento de la Tarifa Máxima estipulada en los Títulos de Concesión</p> <p>Como se menciona en las Notas 19.1, 18.1.3, 3.1.1 y 3.1.4 sobre los estados financieros consolidados, las regulaciones incluidas en los títulos de concesión aplicables a los aeropuertos que opera la Compañía en México establecen una tarifa máxima anual para cada uno de estos, que es la cantidad máxima anual de ingresos por unidad de tráfico (un pasajero o 100 kilogramos de carga) que puede recibir y, por lo tanto, reconocer la Compañía por los servicios prestados cuyos precios están regulados. Los contratos de concesión no garantizan que cada aeropuerto reciba las tarifas máximas permitidas.</p> <p>Si la Compañía reconociera ingresos superiores a dicha tarifa máxima, la autoridad gubernamental regulatoria podría revocar una o más concesiones aeroportuarias en México de la Compañía. Consecuentemente la Administración monitorea de forma regular los ingresos regulados en México para que estos no excedan de dicho límite.</p> <p>Nos enfocamos en el reconocimiento de los ingresos con tarifa máxima en México debido principalmente a la importancia de los mismos (\$6,628 millones de pesos mexicanos por el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019), y porque la aplicación del procedimiento establecido en los títulos de concesión para determinar las tarifas máximas y la obtención de los datos necesarios son procesos complejos.</p> <p>En particular, concentramos nuestros esfuerzos de auditoría en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El proceso del cálculo de la tarifa máxima y los siguientes datos utilizados en el mismo: tráfico de pasajeros y estadística 	<p>Hemos evaluado y considerado el diseño y la efectividad operativa del control interno (incluyendo los controles de Tecnología de Información) relacionados con los ingresos regulados en México, la determinación y autorización de la tarifa máxima por parte de la Administración, así como de los descuentos relativos. Como parte de nuestra auditoría, realizamos los siguientes procedimientos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cotejamos, para una muestra de transacciones diarias de cada aeropuerto, los datos proporcionados por las aerolíneas en los manifiestos de llegada y de salida contra los datos registrados en el sistema operativo utilizado por los aeropuertos. Entre los datos cotejados se incluyen: el número de pasajeros afectos al pago de Tarifa de Uso Aeroportuario (TUA) y el detalle de otros servicios aeroportuarios con tarifa regulada prestados. 2. Obtuvimos, para una muestra de transacciones mensuales la conciliación entre el sistema operativo utilizado por los aeropuertos y los registros contables de la Compañía. 3. Cotejamos las variables incluidas en el cálculo de la tarifa máxima como son: Índice Nacional de Precios al Productor, excluyendo petróleo con lo publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), tráfico de pasajeros y estadística de carga con el sistema operativo utilizado por los aeropuertos y tarifas autorizadas de servicios aeroportuarios, TUA y tipo de cambio con lo publicado en el Diario Oficial de la Federación.



Cuestión clave de auditoría	Cómo nuestra auditoría abordó la cuestión
<p>de carga.</p> <ul style="list-style-type: none"> La autorización de los cambios a Tarifas de Uso Aeroportuario (TUA) y de otros servicios aeroportuarios. 	<ol style="list-style-type: none"> Reprocesamos de forma independiente el cálculo de la tarifa máxima considerando las regulaciones vigentes, los datos, así como las variables antes indicadas y lo comparamos con los resultados de la Compañía. Cotejamos, para una muestra de transacciones, las tarifas utilizadas por la Compañía en el cálculo de ingresos aeroportuarios incorporadas en el sistema operativo utilizado por los aeropuertos contra las últimas tarifas vigentes publicadas en el Diario Oficial de la Federación por cada uno de los aeropuertos. Comparamos los ingresos reconocidos por la Compañía por TUA nacional e internacional, así como de inspección de equipaje, con los determinados mediante una prueba de razonabilidad, en la que multiplicamos el total de pasajeros por las tarifas autorizadas.
<p>Evaluación de deterioro del crédito mercantil</p> <p>Como se menciona en la Nota 8.1 sobre los estados financieros consolidados, la Compañía realiza anualmente el análisis de deterioro del crédito mercantil, considerando las Unidades Generadoras de Efectivo (UGE) que le dieron origen las subsidiarias Aerostar y Airplan.</p> <p>Nos hemos enfocado en este rubro en nuestra auditoría debido principalmente a la significatividad del valor en libros del crédito mercantil que asciende a \$2,567 millones de pesos mexicanos y representa un 4.5% en relación con el total del activo consolidado y porque la estimación del valor de recuperación involucra la aplicación de juicios significativos al determinar los supuestos considerados en las proyecciones financieras futuras relacionadas</p>	<p>Hemos evaluado y considerado el diseño y la efectividad operativa del control interno establecido por la Administración en relación con las proyecciones consideradas y los supuestos utilizados al realizar la evaluación de deterioro del crédito mercantil.</p> <p>Con el apoyo de nuestros expertos en valuación, efectuamos los siguientes procedimientos para cada UGE:</p> <ol style="list-style-type: none"> Consideramos y evaluamos las proyecciones financieras futuras preparadas por la administración, y los procesos utilizados para elaborarlas, cotejando que las mismas están alineadas con las tendencias históricas, otras áreas de la auditoría y con información obtenida en los planes del negocio aprobados.



Cuestión clave de auditoría	Cómo nuestra auditoría abordó la cuestión
<p>con dicho cálculo.</p> <p>En particular, concentramos nuestros esfuerzos de auditoría en los siguientes supuestos utilizados por la Administración en el plazo de las concesiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El flujo de pasajeros proyectado, así como su tasa de crecimiento. • Las tasas de crecimiento para los ingresos aeroportuarios y comerciales. • Las tasas de crecimiento para los costos y gastos operativos. • La tasa de descuento aplicada a los flujos de fondos futuros estimados. 	<ol style="list-style-type: none"> 2. Comparamos el flujo de pasajeros proyectado con los reales de los últimos periodos. 3. Comparamos las tasas de crecimiento del flujo de pasajeros, de los ingresos aeroportuarios y comerciales, así como de los costos y gastos operativos contra los crecimientos históricos registrados por la Compañía y las tendencias proyectadas de inflación. 4. Comparamos la tasa de descuento utilizada por la Administración con el Costo Promedio Ponderado del Capital determinado por la Compañía en función de sus cifras financieras y con tasas de mercado para la industria. 5. Realizamos un análisis de sensibilidad, considerando cambios potenciales en la tasa de descuento y crecimientos netos y evaluamos y consideramos las revelaciones relativas en notas.

Información Adicional

La Administración de la Compañía es responsable de la información adicional presentada. Esta información adicional comprende el Reporte Anual presentado a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV), pero no incluye los estados financieros consolidados ni este informe de los auditores independientes, el cual se emitirá después de la fecha de este informe.

Esta información adicional no está cubierta por esta opinión sobre los estados financieros consolidados y no expresaremos ninguna opinión de auditoría sobre la misma.

Sin embargo, en relación con nuestra auditoría de los estados financieros consolidados de la Compañía, nuestra responsabilidad es leer esta información adicional cuando se encuentre disponible y evaluar si dicha información es materialmente inconsistente con los estados financieros consolidados o nuestro conocimiento adquirido a través de nuestra auditoría, o aparenta contener un error material por otras circunstancias.



Cuando leamos la información adicional que aún no hemos recibido, debemos emitir la declaratoria sobre el Reporte Anual requerida por la CNBV y si detectamos que existe un error material en la misma, debemos comunicarlo a los encargados del Gobierno de la Compañía y en dicho informe, de corresponder

Responsabilidades de la Administración y de los responsables del Gobierno de la Compañía en relación con los estados financieros Consolidados

La Administración de la Compañía es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados, de conformidad con las NIIF, y del control interno que consideró necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados libres de errores materiales, ya sea por fraude o error.

Al preparar los estados financieros consolidados la Administración es responsable de evaluar la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha; revelando, en su caso, las cuestiones relativas a negocio en marcha y utilizando la base contable de negocio en marcha, excepto si la Administración tiene la intención de liquidar la Compañía o de cesar operaciones, o bien no exista otra alternativa más realista que hacerlo.

Los encargados del Gobierno de la Compañía son responsables de la supervisión del proceso de reporte financiero de la Compañía.

Responsabilidades de los auditores en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros consolidados en su conjunto están libres de errores materiales, ya sea por fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto nivel de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte un error material, cuando este exista. Los errores pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influirán en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros consolidados.

Durante la realización de una auditoría, de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional; también:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de error material en los estados financieros consolidados, ya sea por fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos, y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para sustentar nuestra opinión. El riesgo de no detectar un error material debido a un fraude es más elevado que uno que resulte de un error no intencional, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionalmente erróneas o la elusión de los controles internos.



- Obtenemos un entendimiento del control interno relevante para la auditoría, con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la Compañía.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y de las revelaciones relativas presentadas por la Administración.
- Evaluamos si es adecuado que la Administración utilice la base contable de negocio en marcha para preparar los estados financieros consolidados, y si, basados en la evidencia de auditoría obtenida, existe incertidumbre material con base en hechos o condiciones que puedan generar dudas significativas sobre la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones son inadecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que la Compañía deje de ser un negocio en marcha.
- Evaluamos, en su conjunto, la presentación, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluyendo las revelaciones relativas incluidas en las notas, y si los estados financieros consolidados presentan razonablemente las transacciones y hechos subyacentes.
- Obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades de negocio que conforman el grupo económico para expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría de los estados financieros consolidados. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Comunicamos a los encargados del Gobierno de la Compañía, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa de control interno que identificamos en el transcurso de nuestra auditoría.

También, proporcionamos a los encargados del Gobierno de la Compañía una declaración manifestando que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables sobre independencia y les comunicamos todas las relaciones y demás cuestiones que razonablemente pudieran influir en nuestra independencia, y en su caso, las correspondientes salvaguardas aplicadas.

Entre las cuestiones comunicadas a los responsables del Gobierno de la Compañía, determinamos las que han sido de mayor importancia en la auditoría de los estados financieros consolidados del ejercicio actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelarlas públicamente o, en circunstancias extremadamente raras, determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público.



El nombre del socio a cargo de la auditoría se informa a continuación.

PricewaterhouseCoopers, S. C.

Fabián Mateos Aranda
C.P.C. Fabián Mateos Aranda
Socio de Auditoría

Ciudad de México, 10 de marzo de 2020

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados de Situación Financiera Consolidados
31 de diciembre de 2019 y 2018

Miles de pesos mexicanos

	2019	2018
Activo		
ACTIVO CIRCULANTE:		
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 5)	\$ 6,192,679	\$ 4,584,507
Efectivo y equivalentes de efectivo restringido (Nota 5.1)	165,622	47,332
Cuentas por cobrar - Neto (Nota 6)	1,003,793	793,110
Impuestos por recuperar (Nota 13)	230,030	345,730
Inventarios	49,667	48,704
Otros activos	204,065	181,529
Total activo circulante	7,845,856	6,000,912
ACTIVO NO CIRCULANTE:		
Terreno, mobiliario y equipo - Neto (Nota 7)	520,623	558,480
Activos intangibles, concesiones aeroportuarias y crédito mercantil - Neto (Nota 8)	49,126,038	49,586,322
Documentos por cobrar a terceros	23,364	36,107
Total activo	\$ 57,515,881	\$ 56,181,821
Pasivo y Capital Contable		
PASIVO A CORTO PLAZO:		
Préstamos bancarios (Nota 10)	\$ 238,235	\$ 175,515
Deuda a corto plazo (Nota 11)	311,372	324,590
Impuestos a la utilidad por pagar	211,083	36,693
Cuentas por pagar y gastos acumulados (Nota 9)	1,799,330	1,871,424
Total pasivo a corto plazo	2,560,020	2,408,222
PASIVO A LARGO PLAZO:		
Préstamos bancarios (Nota 10)	6,674,717	7,042,598
Deuda a largo plazo (Nota 11)	6,488,569	6,957,678
Impuesto sobre la renta diferido (Nota 13)	3,004,584	3,081,668
Beneficio a los empleados	16,814	10,266
Total pasivo	18,744,704	19,500,432
CAPITAL CONTABLE (Nota 12):		
Capital social	7,767,276	7,767,276
Reservas de capital	13,171,105	11,229,129
Otros resultados integrales	(218,788)	189,791
Utilidades acumuladas	10,438,563	9,919,989
Capital contable de la participación controladora	31,158,156	29,106,185
Interés minoritario	7,613,021	7,575,204
Total capital contable	38,771,177	36,681,389
Total pasivo y capital contable	\$ 57,515,881	\$ 56,181,821

Las notas adjuntas son parte integrante de estos estados financieros consolidados.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados de Resultados Integrales Consolidados - Por Función de Gastos Año que terminó el 31 de diciembre de 2019 y 2018

Miles de pesos mexicanos

	2019	2018
Operaciones continuas:		
Ingresos (Notas 3 y 19.1.):		
Ingresos aeronáuticos	\$ 9,596,975	\$ 8,942,910
Servicios no aeronáuticos	5,988,470	5,531,557
Servicios de construcción (Nota 3.1.3.)	1,236,193	935,774
Total de ingresos	16,821,638	15,410,241
Costos y gastos de operación (Nota 4):		
Costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos	7,058,686	6,594,871
Costo de servicios de construcción	1,236,193	935,774
Gastos de administración	250,183	235,264
Total de costos y gastos de operación	8,545,062	7,765,909
Otros ingresos (Nota 15 e)	204,719	134,637
Utilidad de operación	8,481,295	7,778,969
Intereses a favor	343,612	280,623
Intereses a cargo	(1,084,293)	(1,230,651)
Utilidad por fluctuación cambiaria	278,641	462,218
Pérdida por fluctuación cambiaria	(357,518)	(374,460)
	(819,558)	(862,270)
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	7,661,737	6,916,699
Impuestos a la utilidad (Nota 13):		
Impuesto al activo		932
Impuesto sobre la renta	1,978,102	1,795,961
Utilidad neta del periodo	\$ 5,683,635	\$ 5,119,806
Utilidad neta del periodo atribuible a:		
Participación controladora	\$ 5,465,822	\$ 4,987,601
Interés minoritario	217,813	132,205
	\$ 5,683,635	\$ 5,119,806
Otros resultados integrales:		
Partidas que no serán reclasificadas al resultado del periodo:		
Remediones de obligaciones laborales	\$ (5,272)	\$ 4,692
Partidas que podrán ser reclasificadas al resultado del periodo:		
Efecto de conversión de moneda extranjera por subsidiarias	(588,575)	116,059
Total resultado integral del periodo	\$ 5,089,788	\$ 5,240,557
Resultado integral del periodo atribuible a:		
Participación controladora	\$ 5,051,971	\$ 4,986,573
Interés minoritario	37,817	253,984
Total resultado integral del periodo	\$ 5,089,788	\$ 5,240,557
Utilidad por acción básica y diluida expresada en pesos mexicanos (Nota 17.19)	\$ 18.22	\$ 16.63

Las notas adjuntas son parte integrante de estos estados financieros consolidados.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estado de Cambios en el Capital Contable Consolidado

Año que terminó el 31 de diciembre de 2019 y 2018

Miles de pesos mexicanos

	Reserva de capital			Efecto de conversión de moneda extranjera	Utilidades acumuladas	Interes minoritario	Total capital contable
	Capital social	Reserva legal	Reserva para recompra de acciones propias				
Saldos al 1 de enero de 2018	\$ 7,767,276	\$ 1,075,002	\$ 7,052,635	\$ 195,511	\$ 9,949,654	\$ 7,648,223	\$ 33,688,301
Utilidad integral:							
Utilidad neta del periodo					4,987,601	132,205	5,119,806
Efecto de conversión de moneda extranjera por inversión en subsidiarias extranjeras				(5,720)		121,779	116,059
Remediciones de obligaciones laborales					4,692		4,692
Total de utilidad integral				(5,720)	4,992,293	253,984	5,240,557
Traspaso a la reserva legal		291,865			(291,865)		
Traspasos a la reserva de recompra de acciones			2,809,627		(2,809,627)		
Transacciones con los accionistas:							
Dividendos pagados el 26 de abril de 2018 (\$6.78 pesos por acción) (Nota 12)					(2,034,000)		(2,034,000)
Diferencia en la contraprestación pagada por la adquisición adicional de Airplan reconocida en el capital de la Controladora (Nota 1)					113,534	(327,003)	(213,469)
Saldos al 31 de diciembre de 2018	7,767,276	1,366,867	9,862,262	189,791	9,919,989	7,575,204	36,681,389
Utilidad integral:							
Utilidad neta del periodo					5,465,822	217,813	5,683,635
Efecto de conversión de moneda extranjera por inversión en subsidiarias extranjeras				(408,579)		(179,996)	(588,575)
Remediciones de obligaciones laborales					(5,272)		(5,272)
Total de utilidad integral				(408,579)	5,460,550	37,817	5,089,788
Traspaso a la reserva legal		249,666			(249,666)		
Traspasos a la reserva de recompra de acciones			1,692,310		(1,692,310)		
Transacciones con los accionistas:							
Dividendos pagados el 24 de abril de 2019 (\$10.00 pesos por acción) (Nota 12)					(3,000,000)		(3,000,000)
Saldos al 31 de diciembre de 2019	\$ 7,767,276	\$ 1,616,533	\$ 11,554,572	(\$ 218,788)	\$ 10,438,563	\$ 7,613,021	\$ 38,771,177

Las notas adjuntas son parte integrante de estos estados financieros consolidados.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados de Flujos de Efectivo Consolidados

Año que terminó el 31 de diciembre de 2019 y 2018

Miles de pesos mexicanos

	2019	2018
Actividades de operación		
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 7,661,737	\$ 6,916,699
Ajustes por partidas que no implican flujo de efectivo:		
Depreciación y amortización (Notas 4, 7 y 8)	1,836,897	1,760,741
Intereses a favor	(343,612)	(280,623)
Intereses a cargo	1,084,293	1,230,651
Pérdida cambiaria	90,905	16,373
Utilidad cambiaria	(285,094)	(295,524)
Cambios en capital de trabajo:		
Cuentas por cobrar (Nota 6)	(125,309)	(107,608)
Impuestos por recuperar y otros activos	222,175	48,182
Cuentas por pagar y gastos acumulados (Nota 9)	333,715	490,827
	<u>10,475,707</u>	<u>9,779,718</u>
Impuestos a la utilidad pagados (Nota 13)	<u>(1,974,015)</u>	<u>(2,083,398)</u>
Flujos netos de efectivo generados de actividades de operación	<u>8,501,692</u>	<u>7,696,320</u>
Actividades de inversión		
Mejoras a bienes concesionados y adquisición de mobiliario y equipo (Nota 8)	(2,614,864)	(1,636,325)
Intereses cobrados	342,981	265,350
Efectivo y equivalente de efectivo restringido (Nota 5.1)	<u>(118,290)</u>	<u>59,018</u>
Flujos netos de efectivo utilizados de actividades de inversión	<u>(2,390,173)</u>	<u>(1,311,957)</u>
Actividades de financiamiento		
Contraprestación pagada por la participación no controladora de Airplan		(213,469)
Pago de préstamo bancario (Nota 10)	(152,047)	(3,090,124)
Porción de principal de pagos por arrendamiento	(5,751)	
Pago de deuda a largo plazo (Nota 11)	(205,308)	
Intereses pagados (Nota 10)	(1,064,764)	(1,139,071)
Dividendos pagados (Nota 12)	<u>(3,000,000)</u>	<u>(2,034,000)</u>
Flujo neto de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	<u>(4,427,870)</u>	<u>(6,476,664)</u>
Aumento (Disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	1,683,649	(92,301)
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del año	4,584,507	4,677,454
Pérdida cambiaria sobre efectivo y equivalentes de efectivo	<u>(75,477)</u>	<u>(646)</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año	<u>\$ 6,192,679</u>	<u>\$ 4,584,507</u>

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

*Miles de pesos mexicanos (\$),
excepto número de acciones, utilidad por acción y tipos de cambio*

Nota 1 - Historia de la Compañía:

En junio de 1998 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) otorgó a la Compañía las nueve concesiones para administrar, operar, explotar y, en su caso, construir los Aeropuertos del Sureste por un plazo de 50 años a partir del 1 de noviembre de 1998, de acuerdo con la Ley General de Bienes Nacionales, todos los terrenos, muebles y equipo permanente en los aeropuertos incluyendo cualquier mejora realizada durante el plazo de las concesiones son propiedad de la Nación mexicana. El plazo de las concesiones puede ser ampliado por las partes bajo ciertas circunstancias, de conformidad con el artículo 15 de la Ley de Aeropuertos que establece, entre otras cosas: 1) hubiera cumplido las condiciones previstas en el título respectivo; 2) lo solicite antes de que dé inicio los últimos cinco años de vigencia de la concesión, y 3) acepte las nuevas condiciones.

La Compañía a través de su subsidiaria Aeropuerto de Cancún, posee una participación accionaria del 60% en Aerostar Airport Holdings, LLC (Aerostar), quien opera y administra el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín (Aeropuerto LMM) localizado en San Juan de Puerto Rico.

El 19 de octubre de 2017, la Compañía a través del Aeropuerto de Cancún, S. A. de C. V. adquirió el 92.42% de las acciones de Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte, S. A. (Airplan). El 25 de mayo de 2018 la Compañía a través del Aeropuerto de Cancún incrementó su participación accionaria en Airplan, al adquirir un 7.58% adicional para totalizar el 100%. El registro de la operación por la adquisición adicional dio como resultado el reconocimiento en el capital contable del efecto neto (valores definitivos) de la operación la cual se analiza de la siguiente forma:

	25 de mayo de 2018
Consideración pagada por la participación no controladora	\$ 213,469
Valor contable de la participación no controladora	<u>(327,003)</u>
Diferencia reconocida en el capital contable	<u>\$ 113,534</u>

Airplan, con domicilio en la ciudad de Medellín, Colombia, opera y administra mediante una sola concesión (contrato 8000011-OK), los siguientes seis aeropuertos: Aeropuerto Olaya Herrera Medellín, Aeropuerto José María Córdova de Rionegro, Aeropuerto El Caraño de Quibdó, Aeropuerto Los Garzones de Montería, Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt de Carepa y Aeropuerto Las Brujas de Corozal.

Al 31 de diciembre de 2019 el capital social de la Compañía está representado por el gran público inversionista (66.54%), el cual se encuentra colocado en los mercados de valores de Nueva York (NYSE) y de México (BMV), Inversiones y Técnicas Aeroportuarias, S. A. P. I. de C. V. (ITA) (7.65%), CHPAF Holdings, S. A. P. I. de C.V. (Hasta 2018, Servicios Estrategia Patrimonial, S. A. de C. V y Agrupación Aeroportuaria Internacional III, S. A. de C. V.) (13.51%), e Inversiones Productivas Kierke, S. A. de C. V. (hasta el 4 de junio de 2018, Remer Soluciones a la Inversión, S. A. de C. V.) (12.31%). La tenencia accionaria está dividida entre diferentes accionistas, sin que exista una persona física o un grupo en particular que controle de manera directa a la Compañía.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

El 4 de junio de 2018 Remer Soluciones a la Inversión, S.A. de C. V., se fusionó con la empresa Consorcio Safij, S. A. de C. V. (subsistiendo esta última).

El 7 de agosto de 2018 Consorcio Safij, S. A. de C. V., se fusionó con la empresa Compañía Inmobiliaria y de Inversiones del Noroeste, S. A. de C. V. (subsistiendo esta última).

El 15 de octubre de 2018, Compañía Inmobiliaria y de Inversiones del Noroeste, S. A. de C. V., se fusionó con Inversiones Productivas Kierke, S. A. de C. V. (subsistiendo esta última) y siendo la tenedora actualmente del 12.31% de las acciones de la Compañía.

Nota 2 - Información por segmentos:

La Compañía es una entidad mexicana que fue constituida en abril de 1998, como una entidad de la administración pública federal para administrar, operar, mantener y desarrollar nueve aeropuertos en la región Sureste de México. Los nueve aeropuertos se ubican en las siguientes ciudades: Cancún, Cozumel, Mérida, Huatulco, Oaxaca, Veracruz, Villahermosa, Tapachula y Minatitlán. La Compañía opera con dos entidades que proveen servicios administrativos: Servicios Aeroportuarios del Sureste, S. A. de C. V. y RH Asur, S. A. de C. V.

Adicionalmente el Aeropuerto de Cancún tiene una participación mayoritaria en las siguientes subsidiarias de la Compañía: 100% en Caribbean Logistic, S. A. de C. V. y Cargo RF, S. A. de C. V., empresas prestadoras de servicios de almacenamiento, servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancía de comercio exterior y lo relacionado con el recinto fiscalizado en aeropuertos concesionados a terceros, así como en Cancún Airport Services, de la cual su principal actividad es establecer y operar tiendas, establecimientos y sucursales para la venta de toda clase de productos.

Como se menciona en la Nota 1 la Compañía controla mediante su participación accionaria del 60% a Aerostar y 100% a Airplan.

Ver información por segmentos en la siguiente página.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados

31 de diciembre de 2019 y 2018

Año que terminó el 31 de diciembre de 2019	Cancún	Aerostar (*)	Airplan (**)	Mérida	Villahermosa	Servicios	Otros	Ajustes de consolidación	Total
Ingresos procedentes de contratos con clientes:									
Ingreso aeronáuticos	\$ 4,550,164	\$ 1,870,428	\$ 1,391,657	\$ 579,727	\$ 251,468	\$ -	\$ 953,531	\$ -	\$ 9,596,975
Ingresos no aeronáuticos	4,024,354	1,100,573	507,076	129,527	58,270	1,748,731	169,120	(1,749,181)	5,988,470
Ingresos por servicios de construcciones	249,127	335,148	175,998	134,104	57,225		284,591		1,236,193
Utilidad de operación	5,355,787	1,068,148	441,413	384,115	152,041	585,440	494,350		8,481,294
Activos no circulantes	17,533,430	19,454,107	5,836,603	1,780,146	1,003,909	30,598,817	4,628,280	(31,165,267)	49,670,025
Activos totales	21,463,802	20,468,947	6,573,460	1,981,396	1,301,195	31,343,675	5,548,880	(31,165,474)	57,515,881
Pasivos totales	5,383,343	8,807,985	4,161,205	(27,836)	78,227	244,152	97,834	(206)	18,744,704
Mejoras a bienes concesionados y adquisición									
de mobiliario y equipo del ejercicio	1,076,257	376,649	176,335	407,684	117,405		460,534		2,614,864
Amortización y depreciación	(463,988)	(659,873)	(482,130)	(48,371)	(30,693)	(7,194)	(144,648)		(1,836,897)
Momento de reconocimiento de ingresos									
En un punto el tiempo:									
Ingresos aeronáuticos	3,933,693	1,369,066	1,322,648	530,736	229,217		870,622		8,255,982
Ingresos no aeronáuticos	662,485	233,106							895,591
Total	4,596,178	1,602,172	1,322,648	530,736	229,217		870,622		9,151,573
A través del tiempo:									
Ingresos aeronáuticos	616,471	501,362	69,009	48,991	22,251		82,909		1,340,993
Ingresos no aeronáuticos	3,361,869	867,467	507,076	129,527	58,270	1,748,731	169,120	(1,749,181)	5,092,879
Ingresos por servicios de construcción	249,127	335,148	175,998	134,104	57,225		284,591		1,236,193
Total	4,227,467	1,703,977	752,083	312,622	137,746	1,748,731	536,620	(1,749,181)	7,670,065

(*) Subsidiaria localizada en Puerto Rico

(**) Subsidiaria localizada en Colombia

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados

31 de diciembre de 2019 y 2018

Año que terminó el 31 de diciembre de 2018	Cancún	Aerostar ^(*)	Airplan ^(**)	Mérida	Villahermosa	Servicios	Otros	Ajustes de consolidación	Total
Ingresos procedentes de contratos con clientes:									
Ingreso aeronáuticos	\$ 4,428,546	\$ 1,700,859	\$ 1,276,506	\$ 469,879	\$ 201,502	\$ -	\$ 865,618	\$ -	\$ 8,942,910
Ingresos no aeronáuticos	3,831,325	964,404	396,834	117,277	59,822	1,684,204	162,345	(1,684,654)	5,531,557
Ingresos por servicios de construcciones	205,834	360,004	312,375	4,831	15,604		37,126		935,774
Utilidad de operación	5,206,971	882,381	239,893	297,468	113,038	605,860	433,358		7,778,969
Activos no circulantes	16,927,804	20,515,694	6,592,640	1,454,497	921,162	28,789,664	4,314,529	(29,335,081)	50,180,909
Activos totales	19,002,035	21,607,145	6,905,451	1,857,958	1,241,529	29,525,000	5,377,784	(29,335,081)	56,181,821
Pasivos totales	4,528,342	10,040,600	4,575,476	(25,257)	79,070	205,077	97,124		19,500,432
Mejoras a bienes concesionados y adquisición de mobiliario y equipo del ejercicio	364,795	772,009	415,042	7,116	12,671		64,692		1,636,325
Amortización y depreciación	(455,003)	(632,236)	(452,364)	(47,803)	(30,147)	(640)	(142,548)		(1,760,741)
Momento de reconocimiento de ingresos									
En un punto el tiempo:									
Ingresos aeronáuticos	3,846,184	1,245,320	1,200,941	426,070	180,407		788,406		7,687,328
Ingresos no aeronáuticos	621,850								621,850
Total	4,468,034	1,245,320	1,200,941	426,070	180,407		788,406		8,309,178
A través del tiempo:									
Ingresos aeronáuticos	543,282	455,539	75,565	41,179	21,027		73,068		1,209,660
Ingresos no aeronáuticos	2,888,043	954,626	395,410	57,554	39,395	1,684,204	143,100	(1,684,654)	4,477,678
Ingresos por servicios de construcción	205,834	360,004	312,375	4,831	15,604		37,126		935,774
Total	3,637,160	1,770,169	783,350	103,564	76,027	1,684,204	253,294	(1,684,654)	6,623,114

(*) Subsidiaria localizada en Puerto Rico

(**) Subsidiaria localizada en Colombia

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2019 y 2018

Nota 3 - Ingresos procedentes de contratos de clientes:

3.1) Reconocimiento de ingresos

En los aeropuertos operados por la Compañía se obtienen ingresos de clientes externos, provenientes de la prestación de servicios aeronáuticos a aerolíneas y la prestación de servicios complementarios. Adicionalmente, la Compañía reconoce ingresos de servicios de construcción, los cuales provienen de acuerdos de concesión con entidades gubernamentales.

A continuación se describen los principales tipos de contratos de prestación de servicios por los que la Compañía obtiene ingresos.

3.1.1) Servicios aeronáuticos

La Compañía opera aeropuertos en tres países (México, Puerto Rico y Colombia), proporcionando múltiples servicios aeronáuticos, por los cuales se identifican principalmente las siguientes obligaciones de desempeño:

- a) Cuotas a pasajeros (Tarifa de Uso de Aeropuerto "TUA"), la cual se calcula con base en el total de pasajeros de salida (distintos de los diplomáticos, infantes y pasajeros en tránsito) que viaja utilizando las terminales aéreas operadas por la Compañía.
- b) Cuotas de aterrizaje, que contempla la prestación de servicios de aterrizaje, uso de pistas, calles de rodaje y uso de bandas.
- c) Plataforma, basado en el tiempo que permanece una aeronave en las terminales a partir de la hora de su aterrizaje.
- d) Cuota por seguridad, se calculará con base en el total de pasajeros de llegada y de salida.
- e) Cuota de inspección de equipaje documentado, se calcula sobre el total de pasajeros de salida.
- f) Cuota por uso de abordadores mecánicos, que consiste en la prestación del servicio de un abordador que conecta una aeronave con la terminal aérea a partir de la hora de su aterrizaje.
- g) Cuota por uso de mostradores para documentación de pasajeros, la aplicación de la tarifa será por posesión de documentación y por periodos de una hora. Después de la primera hora de servicio la tarifa se cobra proporcionalmente por periodos de 30 minutos.

Los ingresos se miden en función de la contraprestación especificada en el sistema de regulación tarifaria a los aeropuertos de cada país para cada obligación de desempeño identificada. En México están regulados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), en Puerto Rico están sujetos a la regulación de la Federal Aviation Administration (FAA) y en Colombia están regulados por la Aerocivil.

Las cuotas a pasajeros, aterrizaje y de seguridad se reconocen en un punto en el tiempo, una vez que se entrega el manifiesto de salida a la aeronave. Los ingresos asociados a las demás obligaciones de desempeño se reconocen a través del tiempo, considerando, en la medida en que se prestan dichos servicios.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

Descuentos

La Compañía puede aplicar descuentos a sus tarifas, siempre que dichos descuentos se apliquen de manera no discriminatoria, de conformidad con las leyes de cada uno de los países en los que opera. Se otorgan descuentos, de conformidad con la política de descuentos establecida de conformidad con las condiciones negociadas con la Cámara Nacional de Autotransportes (CANAERO), efectuando la entrega de los ingresos regulados a los 30 días.

Los ingresos se reconocen netos de los descuentos estimados que se otorgan conforme a las tarifas promulgadas.

El descuento relacionado por pronto pago de ingresos regulados (principalmente TUA) se establece en cada uno de los contratos con las aerolíneas, y se disminuye del ingreso de referencia. Durante los ejercicios de 2019 y 2018 el descuento ascendió a \$47,374 y \$45,293, respectivamente.

Términos de pago

De conformidad con los contratos celebrados con clientes por servicios aeroportuarios, el plazo de crédito es de 30 días, y por servicios complementarios, los días primero de cada mes.

3.1.2) Servicios no aeronáuticos

La Compañía genera ingresos procedentes de servicios no aeronáuticos, por los cuales se identifican principalmente las siguientes obligaciones de desempeño:

- a. Cuotas de acceso sobre transportación terrestre no permanente, basado en el número de eventos de acceso que tiene las compañías de transportación operadas por terceros a la terminal para recoger pasajeros.
- b. Estacionamiento de automóviles, cuotas basadas en el tiempo que permanecen los vehículos que ingresan al estacionamiento de público en general.
- c. Ventas al detalle, se reconoce cuando se vende un producto al cliente y el pago del precio de la transacción se realiza de inmediato al momento de la compra de un producto.

Los ingresos procedentes de cuotas de acceso sobre transportación terrestre y ventas de detalle se reconocen en un punto en el tiempo, en la medida en que la obligación de desempeño se satisface y se transfieren los bienes y servicios prometidos, mientras que los ingresos procedentes de estacionamientos se reconocen a través del tiempo.

Contratos por ingresos comerciales

La NIIF 15 debe aplicarse a todos los contratos con los clientes; sin embargo, existen excepciones como son los contratos por arrendamientos comerciales, los cuales se encuentran dentro del alcance de la NIIF 16 "Arrendamientos".

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

Los ingresos de arrendamiento (actividades no reguladas) se consideran servicios complementarios a la prestación de servicios regulados por lo que no existe infraestructura separada distinta al intangible reconocido según Nota 8, así como tampoco un derecho de uso a ser contabilizado de manera separada en la adopción de la NIIF 16.

Actualmente, el arrendamiento de espacio en los aeropuertos a aerolíneas y otros arrendatarios comerciales representa la fuente más significativa de los ingresos por servicios no aeronáuticos. Los ingresos por arrendamiento se devengan mensualmente y se determinan aplicando un porcentaje establecido en el contrato de arrendamiento sobre los ingresos por ventas reales de los arrendatarios (participación), o un mínimo acordado.

Las operaciones de arrendatarios comerciales incluyen alquileres de automóviles, ventas de alimentos y bebidas, ventas minoristas y de quioscos, publicidad gráfica, transporte terrestre, operaciones fijas y otros servicios prestados. Los ingresos comerciales se reconocen parcialmente en función de los ingresos de los arrendatarios y se basan parcialmente en rentas mínimas.

Los ingresos por arrendamiento se devengan mensualmente y se determinan aplicando un porcentaje establecido en el contrato de arrendamiento sobre los ingresos por ventas reales de los arrendatarios (participación), o un mínimo acordado. Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 los ingresos por renta variable fueron de \$3,435,381 y \$3,371,630 respectivamente, y por la parte de renta fija fue de \$830,288 y \$750,079 respectivamente.

3.1.3) Servicios de construcción

La Compañía como operador de concesiones aeroportuarias está obligado a realizar mejoras a los bienes concesionados. Las obras que se ejecutan dentro del aeropuerto son de conformidad con los planes de desarrollo autorizados por los reguladores. Los ingresos por servicios de construcción son reconocidos conforme a los avances de obra aprobados por el regulador cuando menos de forma anual. Las mejoras desarrolladas se esperan complementen la infraestructura aeroportuaria operada por el Grupo. La NIIF 15 establece que durante el periodo de construcción de la infraestructura relacionada con las concesiones recibidas, estas deberán presentarse como un “activo de contrato” dentro del estado de situación financiera. Véase Nota 8.

Los servicios de construcción realizados por el Grupo no le dan derecho a una contraprestación en efectivo directamente, sino que recibe un derecho intangible a cargar a los usuarios por los servicios aeroportuarios en las terminales, durante el periodo de concesión. El ingreso por los servicios de construcción es medido al valor razonable de los servicios prestados, que incrementan el valor del activo intangible, adicionado de los costos de financiamiento capitalizables.

A continuación se muestra el cuadro por ingresos por la concesión de Airplan al 31 de diciembre de 2019 y 2018:

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2019 y 2018

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2019	2018
Ingresos asociados al intangible del contrato de concesión de obras obligatorias ⁽ⁱ⁾	\$ 151,805	\$ 15,672
Ingresos asociados al intangible del contrato de concesión de obras complementarias ⁽ⁱⁱ⁾	24,193	296,703
	<u>\$ 175,998</u>	<u>\$ 312,375</u>

- (i) Obras obligatorias. - Son las obras que el Concesionario se obliga a ejecutar en cumplimiento del Plan de Adecuación y Modernización del Aeropuerto.
- (ii) Obras complementarias. - Son las obras que no hacen parte del Plan de Adecuación y Modernización pero que son ejecutadas a propuesta del Concesionario, o por solicitud de los Concedentes.

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 los ingresos por servicios de construcción en México fueron de \$725,047 y \$263,395 y en Aerostar fueron de \$335,148 y \$360,004, respectivamente.

3.1.4) Ley de Aeropuertos y su Reglamento

México

Bajo la Ley de Aeropuertos y su Reglamento en México, los ingresos de la Compañía se clasifican en Servicios regulados y Servicios no regulados. Los Servicios regulados son los servicios aeronáuticos consistentes principalmente en el uso de pistas, calles de rodaje y plataformas para aterrizajes y salidas, estacionamiento de aeronaves, el uso de abordadores mecánicos, servicios de seguridad, ingresos por cuotas de acceso cobradas a terceros que prestan servicios complementarios, hangares, así como el uso en general de las terminales y otra infraestructura por las aeronaves, pasajeros y carga, incluyendo la renta de espacio esencial para la operación de aerolíneas y proveedores de servicios complementarios. Los Servicios no regulados consisten principalmente en servicios complementarios como servicios de rampa y manejo de equipaje y carga, alimentación, mantenimiento y reparación, estacionamientos de automóviles y actividades relacionadas que dan soporte a las líneas aéreas.

La regulación tarifaria a la que está sujeta la Compañía prevé que las siguientes fuentes de ingreso están reguladas:

- Ingresos por servicios aeroportuarios (según se definen en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento), distintos al estacionamiento de automóviles, y
- Tarifas de acceso cobradas a terceros que presten servicios complementarios, distintas de aquellas relacionadas con el establecimiento de oficinas administrativas que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) determine como no esenciales.

Los servicios no regulados consisten en servicios comerciales que son considerados como no esenciales para la operación de un aeropuerto, tal como la renta de espacios a comercios, restaurantes y bancos. Las cuotas de acceso y los ingresos por otros servicios se reconocen cuando se prestan los servicios.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

A continuación se muestran los ingresos de la Compañía al 31 de diciembre de 2019 y de 2018, utilizando la clasificación establecida en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, siendo que la agrupación del ejercicio 2019 y 2018, se consideró en función a las obligaciones de desempeño establecidas de conformidad con la NIIF 15.

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2019	2018
Servicios regulados:		
Servicios aeroportuarios por ingresos procedentes de contratos con clientes:		
Cuotas a pasajeros	\$ 7,005,018	\$ 6,547,645
Cuotas de aterrizaje	1,148,747	1,047,687
Plataforma	405,814	413,129
Servicios de seguridad	102,216	91,996
Inspección equipaje documentado	296,143	268,940
Uso de abordadores	575,464	509,440
Mostradores temporales	16,821	18,152
Otros servicios aeroportuarios	340,007	325,546
Total servicios regulados ^(*)	<u>\$ 9,890,230</u>	<u>\$ 9,222,535</u>
Servicios no regulados:		
Servicios no regulados por ingresos procedentes de contratos con clientes:		
Ventas al detalle	895,591	621,850
Cuotas de acceso sobre transportación terrestre no permanente	63,159	57,885
Estacionamiento de automóviles	319,200	298,536
Otros servicios	151,596	151,952
	<u>\$ 1,429,546</u>	<u>\$ 1,130,223</u>
Servicios comerciales	<u>4,265,669</u>	<u>4,121,709</u>
Total servicios no regulados ^(**)	<u>5,695,215</u>	<u>5,251,932</u>
Servicios de construcción	<u>1,236,193</u>	<u>935,774</u>
Total	<u>\$ 16,821,638</u>	<u>\$ 15,410,241</u>

(*) Se incluyen ingresos regulados de Aerostar por \$1,870,427 y \$1,700,859, por los ejercicios de 2019 y 2018, respectivamente, y de \$1,391,657 y \$1,276,506 en el caso de Airplan por el mismo periodo, respectivamente.

(**) Este renglón dentro del estado de resultados consolidado (servicios no aeronáuticos) incluye los conceptos de servicios complementarios y aeroportuarios que en la suma asciende a \$293,256 y \$279,625, por los ejercicios de 2019 y 2018, respectivamente.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

Puerto Rico

De conformidad con el Acuerdo entre la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico y Aerostar, los ingresos de Aerostar se clasifican en servicios regulados y servicios no regulados. Véanse Notas 3.1.1 y 3.1.2.

Colombia

Bajo la resolución 4530 regulación de la Aeronáutica Civil en Colombia, los ingresos de Airplan se clasifican en servicios regulados y servicios no regulados. Véanse Notas 3.1.1 y 3.1.2.

La siguiente tabla muestra los ingresos por arrendamiento de locales por tipo de actividades comerciales para los años indicados:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2019	2018
Ingresos comerciales:		
Tiendas Duty Free	\$ 1,785,508	\$ 1,861,116
Alimentos y bebidas	820,001	738,371
Publicidad	187,192	161,214
Renta de autos	673,969	611,864
Bancos y casas de cambio	115,927	119,855
Teleservicios	16,038	14,139
Transporte terrestre	98,033	76,106
Otros servicios	569,001	539,044
Total de ingresos por servicios comerciales	<u>\$ 4,265,669</u>	<u>\$ 4,121,709</u>

A continuación, se muestran las estimaciones de los ingresos futuros por año, provenientes de arrendamientos operativos no cancelables considerando los contratos comerciales de renta mínima.

Periodos que terminarán al 31 de diciembre de:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2019	2018
2020	\$ 3,427,985	\$ 3,257,229
2021	3,091,690	2,880,142
2022	2,995,000	2,861,442
2023 a 2029	16,874,195	16,382,714
Total	<u>\$ 26,388,870</u>	<u>\$ 25,381,527</u>

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2019 y 2018

Nota 4 - Costos y gastos por naturaleza:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2019	2018
Beneficios a corto plazo	\$ 1,199,217	\$ 1,118,926
Energía eléctrica	474,719	458,827
Mantenimiento y conservación	699,557	673,603
Honorarios profesionales	308,740	306,169
Seguros y fianzas	225,252	200,477
Servicio de vigilancia	325,612	310,065
Servicio de limpieza	232,219	229,003
Asistencia técnica (Nota 14.4)	404,086	386,249
Derecho de uso de activos concesionados (DUAC) ⁽¹⁾	986,850	898,253
Amortización y depreciación de activo intangible y mobiliario y equipo	1,836,897	1,760,741
Consumo de artículos comerciales	323,899	300,845
Servicios de construcción (Nota 3.1.3)	1,236,193	935,774
Participación de los trabajadores en las utilidades	10,250	8,052
Beneficios por terminación (Nota 17.17)	1,922	1,595
Otros	<u>279,649</u>	<u>177,330</u>
Total de costos de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, costo de servicios de construcción y gastos de administración	<u>\$ 8,545,062</u>	<u>\$ 7,765,909</u>

(1) Por los ejercicios de 2019 y 2018 \$484,402 y \$458,290, respectivamente, corresponden a la contraprestación por las concesiones en México, dicha contraprestación es equivalente al 5% de los ingresos brutos de cada una de las concesiones, por su parte \$361,029 y \$312,244, respectivamente, corresponden a la contraprestación de la concesión Airplan al 19% de los ingresos brutos, y por \$141,419 y \$127,719, respectivamente, corresponden por la contraprestación de la concesión de Aerostar al 5% de los ingresos brutos del aeropuerto.

Nota 5 - Efectivo y equivalentes de efectivo:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2019	2018
Efectivo en bancos y caja	\$ 3,642,037	\$ 3,743,212
Inversiones a corto plazo	<u>2,550,642</u>	<u>841,295</u>
Total efectivo y equivalentes de efectivo	<u>\$ 6,192,679</u>	<u>\$ 4,584,507</u>

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

5.1) Efectivo y equivalentes de efectivo restringido

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 el efectivo y equivalentes de efectivo incluye los fondos relacionados con la recuperación de los seguros, los cuales están restringidos hasta obtener la certificación de obra que indique que los fondos se utilizaron para el propósito definido por \$138,773 y \$44,683, así como los montos recaudados al 31 de diciembre de 2019 y 2018 por Aerostar por el concepto de "Passenger Facility Charge" (PFC), los cuales están restringidos a ser utilizados para fundear proyectos de inversión en infraestructura aeroportuaria que previamente autorice la FAA por \$26,849 y \$2,649. Véanse Notas 15.e y 17.6.

Nota 6 - Cuentas por cobrar - Neto:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2019	2018
Clientes	\$ 1,195,559	\$ 991,033
Menos: Estimación por deterioro	(191,766)	(179,639)
Efecto de adopción NIIF 9		(18,284)
Total cuentas por cobrar	<u>\$ 1,003,793</u>	<u>\$ 793,110</u>

La expectativa de cobro de la cuenta por cobrar a corto plazo es de un mes en relación con la fecha de reporte.

Las cuentas por cobrar están representadas principalmente por la TUA pagada por cada pasajero (distintos de los diplomáticos, infantes y pasajeros en tránsito) que viaja utilizando las terminales aéreas operadas por la Compañía. El saldo al 31 de diciembre de 2019 y 2018 ascendió a \$615,223 y \$600,518, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2019 el saldo total de cuentas por cobrar vencidas y no deteriorados asciende a \$580,914 (\$424,262 al 31 de diciembre de 2018). Estas cuentas se refieren a un número de clientes independientes que no tienen una historia reciente de incumplimiento. Los movimientos de la estimación por deterioro de cuentas por cobrar se muestran a continuación:

Estimación por deterioro de cuentas por cobrar al 1 de enero de 2018	\$ 173,398
Aplicación a la estimación de México durante el periodo	(35,403)
Incremento a la estimación de Aerostar	20,128
Incremento a la estimación de Airplan	3,232
Incremento a la estimación por valuación IFRS 9	18,284
	<u>179,639</u>
Estimación por deterioro de cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2018	179,639
Aplicación a la estimación de México durante el periodo	(369)
Aplicación a la estimación de Aerostar	(5,585)
Incremento a la estimación Airplan	18,081
	<u>191,766</u>
Estimación por deterioro de cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2019	<u>\$ 191,766</u>

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

La constitución de la provisión por deterioro de cuentas por cobrar se ha registrado en la cuenta de resultados en el rubro de costo de servicios y los importes cargados a la provisión son dados de baja de la cuenta por cobrar cuando no hay expectativa de su recuperación.

Para medir las pérdidas crediticias esperadas, las cuentas por cobrar y los activos por contratos se han agrupado en función de las características de riesgo de crédito compartidas y los días vencidos. La Compañía no posee activos por contrato relevantes al 1 de enero y 31 de diciembre de 2019 y 2018.

Las tasas de pérdida esperada se basan en los perfiles de pago de las ventas en un periodo de 12 meses antes del 31 de diciembre de 2019 y 2018 o 1 de enero de 2019 y 2018, respectivamente, y las pérdidas crediticias históricas correspondientes experimentadas dentro de este periodo. Las tasas de pérdidas históricas se ajustan para reflejar la información actual y prospectiva de factores macroeconómicos que afectan la capacidad de los clientes para liquidar las cuentas por cobrar. El Grupo ha identificado que la situación económica de los países puede afectar de manera adversa la industria del transporte, además de los costos para cumplir la regulación en materia de aviación y las presiones sindicales para las aerolíneas, como los factores más relevantes y, en consecuencia, ajusta las tasas de pérdidas históricas en función de los cambios esperados en estos factores.

Sobre esta base, la provisión para pérdidas al 31 de diciembre de 2019 y al 31 de diciembre de 2018 se determinó de la siguiente manera tanto para las cuentas por cobrar como para los activos por contratos:

<u>Tasas de pérdida esperadas</u>	Por vencer	De 1 a 90	De 91 a 180	De 181 a 365	Más de 365	
México	0.02%	0.02%	0.02%	100.00%	100.00%	
Aerostar	1.00%	2.5% - 5.0%	15.00%	50.00%	100.00%	
Airplan	0.83%	0.83%	0.83%	100.00%	100.00%	
						Total estimación
31 de diciembre de 2019	Por vencer	De 1 a 90	De 91 a 180	De 181 a 365	Más de 365	al 31/12/19
Cuentas por cobrar México		1,012	1,733	126	128,930	131,801
Provisión de pérdida México		-	-	-	128,930	128,930
Cuentas por cobrar Aerostar	159,796	97,697	2,176	712	31,236	291,617
Provisión de pérdida Aerostar	1,599	3,611	544	499	31,236	37,489
Cuentas por cobrar Airplan		114,858	52,410	15,357	8,602	191,227
Provisión de pérdida Airplan		953	435	15,357	8,602	25,347
Total estimación	<u>1,599</u>	<u>4,564</u>	<u>979</u>	<u>15,856</u>	<u>168,768</u>	<u>191,766</u>
						Total estimación
31 de diciembre de 2018	Por vencer	De 1 a 90	De 91 a 180	De 181 a 365	Más de 365	al 31/12/18
Cuentas por cobrar México	93	604	1,252	495	128,804	131,248
Provisión de pérdida México				495	128,804	129,299
Cuentas por cobrar Aerostar	154,235	49,645	239	5,790	36,738	246,647
Provisión de pérdida Aerostar	386	124	36	5,790	36,738	43,073
Cuentas por cobrar Airplan		183,223		5,653		188,876
Provisión de pérdida Airplan		1,612		5,653		7,265
Total estimación	<u>386</u>	<u>1,737</u>	<u>36</u>	<u>11,938</u>	<u>165,542</u>	<u>179,639</u>

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

Nota 7 - Terreno, mobiliario y equipo, Neto:

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 el terreno, mobiliario y equipo se integran como sigue:

	01/01/2018	Efecto de conversión	Adiciones	Bajas	31/12/2018
Terreno	\$ 302,347	\$ (24)			\$ 302,323
Mobiliario y equipo	72,708	(335)	11,093		83,466
Maquinaria y equipo	65,383	(150)	15,278		80,511
Equipo de cómputo	15,567	(337)	30,860	\$ (278)	45,812
Equipo de transporte	20,913	(64)	1,215		22,064
Mejoras a locales arrendados	44,916	52	15,672		60,640
Depreciación acumulada	(59,529)	(929)	(44,298)	278	(104,478)
	462,305	(1,787)	29,820		490,338
Equipo en tránsito	10,933	(230)	57,439		68,142
	<u>\$ 473,238</u>	<u>(\$ 2,017)</u>	<u>\$ 87,259</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 558,480</u>

	01/01/2019	Efecto de conversión	Adiciones	Bajas	31/12/2019
Terreno	\$ 302,323				\$ 302,323
Mobiliario y equipo	83,466	(270)	27,424		110,620
Maquinaria y equipo	80,511	(3,869)	46,571	(16,370)	106,843
Equipo de cómputo	45,812	980	6,181		52,973
Equipo de transporte	22,064	(1,295)	9,549		30,318
Mejoras a locales arrendados	60,640	5,040	4,615	(11,137)	59,158
Depreciación acumulada	(104,478)	1,643	(66,284)	27,507	(141,612)
	\$ 490,338	\$ 2,229	\$ 28,056	\$ -	\$ 520,623
Equipo en tránsito	68,142	(377)		(67,765)	-
	<u>\$ 558,480</u>	<u>\$ 1,852</u>	<u>\$ 28,056</u>	<u>(\$ 67,765)</u>	<u>\$ 520,623</u>

El gasto por depreciación de 2019 consolidado fue de \$66,284 (\$44,298 en 2018), incluye la depreciación de Aerostar por \$54,524 y \$40,410, por los ejercicios de 2019 y 2018, respectivamente y la depreciación de Airplan por \$1,506 y \$1,066, por los ejercicios de 2019 y 2018, respectivamente, y el cual ha sido cargado en costos de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, y gastos de administración. El gasto por depreciación de 2019 por los Derechos de uso de activos por arrendamiento consolidada fue de \$6,653 aplicable en México, no hubo reconocimiento de Derechos de activos por arrendamiento en Aerostar y Airplan.

7.1.) Derechos de uso de activos por arrendamiento

A partir del 1 de enero de 2019 algunos arrendamientos se reconocen como Activos por Derecho de uso y un pasivo por arrendamiento en la fecha en que el activo arrendado está disponible para uso por la Compañía a través del enfoque de transición simplificado, el cual no reexpresa ninguna información comparativa. Por lo tanto, las reclasificaciones y los ajustes derivados de las nuevas reglas de arrendamiento se reconocen en el estado de situación financiera al 1 de enero de 2019. Las nuevas políticas contables se revelan en la Nota 17.8.

Al adoptar la NIIF 16, la Compañía reconoció pasivos por arrendamiento en relación con los arrendamientos que habían sido previamente clasificados como "arrendamientos operativos" bajo los principios de la NIC 17 "Arrendamientos". El pasivo por arrendamiento se midió al valor presente de los

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

pagos de arrendamiento restantes, descontados utilizando la tasa de financiamiento del arrendatario al 1 de enero de 2019. La tasa de financiamiento promedio ponderada del arrendatario aplicada a los pasivos por arrendamiento al 1 de enero de 2019 fue 9.04%.

Recursos prácticos aplicados

Al aplicar la NIIF 16 por primera vez, la Compañía ha utilizado los siguientes recursos prácticos permitidos por la norma:

- El uso de una tasa de descuento en una cartera de arrendamientos con características razonablemente similares;
- La exclusión de los costos directos iniciales para la medición del activo por derecho de uso en la fecha de aplicación inicial, y

La Compañía también ha optado por no reevaluar si un contrato es, o contiene, un contrato de arrendamiento en la fecha de aplicación inicial. Para los contratos celebrados antes de la fecha de transición, la Compañía se basó en su evaluación realizada aplicando la NIC 17 e INIIF 4 “Determinación de si un acuerdo contiene un arrendamiento”.

Derivado de la adopción de la nueva norma los impactos al 31 de diciembre de 2019 ascienden a aproximadamente a \$20,422, los cuales no son significativos.

Los activos por derecho de uso asociados a los arrendamientos de propiedades se midieron retrospectivamente como si las nuevas normas siempre se hubieran aplicado.

La Compañía tiene celebrado un contrato de arrendamiento de las oficinas corporativas, y vehículos utilitarios, los cuales se reconocieron como un derecho de uso y están incorporados dentro de Terreno, mobiliario y equipo, Neto. Los términos generales de los contratos de arrendamientos se muestran a continuación:

Oficinas corporativas en México:

Contrato individual que estipula: i) vigencia de 5 años; ii) estipula pagos mensuales por concepto de renta de USD\$23,194 (aproximadamente \$437); iii) establece un depósito en garantía de dos meses de renta; iv) la renta base mensual se incrementará anualmente a partir de que se cumpla el primer aniversario de la fecha de inicio, conforme al incremento del Índice Nacional de Precios al Consumidor en Estados Unidos, y v) en el caso de incumplimiento en los pagos del principal devengará intereses moratorios equivalente a la tasa más reciente de intereses en US dólares, publicada por el Wall Street Journal con el Prime Rate en US dólares más diez puntos.

Arrendamiento de vehículos utilitarios en México:

Contrato marco del que se desprenden contratos individuales por vehículo que estipula: i) plazo forzoso de 48 meses; ii) pagos fijos mensuales y una renta extraordinaria pagadera por una sola vez en el primer mes; iii) establece un valor de rescate a liquidar al término del plazo forzoso; iv) el arrendatario tendrá el derecho preferente de adquirir el activo subyacente al término del plazo del contrato, y v) en caso de incumplimiento en los pagos del principal se devengará intereses moratorios del 3% mensual

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

Los contratos de arrendamiento y servicios por los que se identifican activos en arrendamiento de conformidad con la NIIF 16 "Arrendamientos" en las subsidiarias Aerostar y Airplan son poco significativos.

Los contratos de arrendamiento y contratos de servicios por los que se identificaron activos en arrendamiento de conformidad con la NIIF 16 no fueron significativos para la Compañía. Ver Nota 17.1.

Nota 8 - Activos intangibles, concesiones aeroportuarias y crédito mercantil, Neto:

A continuación se muestra el movimiento de los activos intangibles derivados de las concesiones aeroportuarias durante los períodos presentados en los estados financieros consolidados:

	01/01/2018	Efecto de conversión	Adiciones (**)	Trasposos	31/12/2018
Concesiones (Actividades reguladas)	\$ 49,423,536	(\$ 468,600)	\$ 105,512	\$ 900,805	\$ 49,961,253
Activos de contratos	636,527		935,774	(900,805)	671,496
Licencias y ODC	224,442		25,229		249,671
Derechos Comerciales (Actividades No reguladas)	6,194,771	336,860			6,531,631
Crédito mercantil	2,577,458	(10,093)			2,567,365
Amortización acumulada	(8,703,731)	25,080	(1,716,443)		(10,395,094)
	<u>\$ 50,353,003</u>	<u>(\$ 116,753)</u>	<u>(\$ 649,928)</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 49,586,322</u>

	01/01/2019	Efecto de conversión	Adiciones (*)	Trasposos	31/12/2019
Concesiones (Actividades reguladas)	\$ 49,961,253	(\$ 961,446)	\$ 591,315	\$ 995,514	\$ 50,586,636
Activos de contratos	671,496		1,236,196	(929,632)	978,060
Anticipo a contratistas			762,578	(65,882)	696,696
Licencias y ODC	249,671		30,126		279,797
Derechos Comerciales (Actividades No reguladas)	6,531,631	(381,902)			6,149,729
Crédito mercantil	2,567,365				2,567,365
Amortización acumulada	(10,395,094)	33,462	(1,770,613)		(12,132,245)
	<u>\$ 49,586,322</u>	<u>(\$ 1,309,886)</u>	<u>\$ 849,602</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 49,126,038</u>

(*) Dentro de las adiciones de 2019 más significativas, se encuentran: a) inició de la primera etapa de ampliación de la terminal del Aeropuerto de Mérida; ampliación de pistas y rodajes en Aeropuerto de Hualulco; terrenos para las obras de ampliación de pista y ampliación de rodajes, plataforma e inicio de obra civil para ampliación de la terminal cuatro del Aeropuerto de Cancún, y b) última etapa de la construcción del edificio de la terminal de carga del Aeropuerto de Rionegro y finalización de la construcción de los módulos de conexión del Aeropuerto de Rionegro.

(**) Dentro de las adiciones de 2018 más significativas, se encuentran: a) mejoras en las instalaciones del edificio terminal 3 y 4 en el Aeropuerto de Cancún; b) la construcción de la estación de inspección federal y equipamiento para las operaciones del Aeropuerto Luís Muñoz Marín, y c) la ampliación de la terminal zona nacional e internacional de pasajeros, ampliación de la plataforma internacional, avances en la construcción de la terminal de carga del aeropuerto de Rionegro y la ampliación de la terminal de pasajeros, construcción del centro de servicios de Quibdó.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

El gasto consolidado por amortización de las concesiones es de \$1,750,239 (\$1,694,252 en 2018) ha sido cargado en el costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, este importe incluye la amortización de los derechos comerciales de Aerostar por \$172,020 (\$179,199 en 2018), los cuales se reconocieron como consecuencia de la valuación de conformidad con los lineamientos de la IFRS 3 "Combinación de negocios", así como la amortización del activo intangible de Airplan por \$96,455 (\$100,479 en 2018).

El gasto por amortización de la concesión de México es por \$664,267 (\$656,428 en 2018), el cual ha sido cargado en el costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

El gasto por amortización de la concesión de Aerostar es por \$433,328 (\$406,261 en 2018), el cual ha sido cargado en el costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

El gasto por amortización de la concesión de Airplan es por \$384,169 (\$351,885 en 2018), el cual ha sido cargado en el costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

Por otra parte, el gasto de amortización de licencias y ODC por \$20,374 (\$22,191 en 2018) ha sido cargado a gastos de administración.

8.1) Pruebas de deterioro del crédito mercantil

La Administración revisa el desempeño del negocio con base en una segmentación de sus subsidiarias en función a su geografía.

El crédito mercantil se asigna a los segmentos operativos que se espera que se beneficien de las sinergias de la combinación de negocios, independientemente de que otros activos o pasivos de las entidades adquiridas se asignen. A continuación se presenta un resumen de la asignación del crédito mercantil para cada segmento operativo:

	31 de diciembre de 2019 y 2018
Aerostar	\$ 1,057,651
Airplan	<u>1,509,714</u>
	<u>\$ 2,567,365</u>
Metodología	

Aerostar y Airplan. - La Administración de la Compañía realizó el cálculo en función al valor razonable menos costos de vender y al valor en uso, de conformidad con las metodologías establecidas en el IAS 36, derivado de lo anterior, tomó en consideración el valor más alto. La Compañía escogió el valor en uso para la Unidad Generadora de Efectivo (UGE), el cual fue determinado utilizando flujos descontados de efectivo. Para la determinación del valor razonable menos costos de vender se utilizan proyecciones de flujos de efectivo aprobadas por la Administración cubriendo un periodo de 33 años en el caso de Aerostar y de 12 años en el caso de Airplan, los cuales son los años remanentes de las concesiones Aeroportuarias.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

Para cada UGE con una cantidad significativa de crédito mercantil, los supuestos clave fueron los siguientes:

	2019		2018	
	Airplan	Aerostar	Airplan	Aerostar
Tasa de descuento para el método de valor en uso	9.66%	9.60%	10.46%	10.93%
Promedio anual de crecimiento de ingresos así como de costos y gastos operativos	5.25%	4.45%	3.10%	4.14%
Tasa de crecimiento de pasajeros de salida	6.70%	2.50%	4.50%	2.50%
Nivel de jerarquía del valor razonable del Valor recuperable de la UGE	3	3	3	3

La Administración ha determinado los valores asignados a cada una de los supuestos clave anteriores como sigue:

<u>Supuesto</u>	<u>Enfoque utilizado para determinar los valores</u>
Tasa de descuento	Refleja los riesgos específicos relacionados con las tasas de mercado de la industria y los países en los que operan.
Promedio anual de crecimiento de ingresos, así como de costos y gastos operativos	Tasa promedio ponderada de crecimiento durante el periodo de las concesiones, se basa tendencias históricas y tendencias proyectadas de inflación.
Tasa de crecimiento de pasajeros de salida	Tasa promedio ponderada de crecimiento en los pasajeros de salida durante el periodo de las concesiones, el cual va ligada con los crecimientos operacionales y financieros.

UGE Aerostar

2019:

Si la tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujo de efectivo de esta UGE hubiera sido un +1% ó -1% (en lugar de 9.60%), la estimación de la Administración habría tenido los siguientes efectos, un exceso de los flujos de efectivo contra el valor en libros de \$3,937,096 y \$9,876,930.

2018:

Si la tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujo de efectivo de esta UGE hubiera sido un +1% ó -1%, la estimación de la Administración habría tenido los siguientes efectos. En el caso de un aumento de tasa (11.93% en lugar de 10.93%), la Compañía tendría que reconocer un deterioro adicional de \$617,025, y en el caso de una disminución de la tasa (9.93% en lugar de 10.93%) el exceso de los flujos de efectivo contra el valor en libros se ampliaría en \$2,350,705.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

UGE Airplan

2019:

Si la tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujo de efectivo de esta UGE hubiera sido un +1% o -1% (en lugar de 9.66%), la estimación de la Administración habría tenido los siguientes efectos, un exceso de los flujos de efectivo contra el valor en libros de \$615,993 y \$1,102,280, respectivamente.

2018:

Si la tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujo de efectivo de esta UGE hubiera sido un +1% o -1%, la estimación de la Administración habría tenido los siguientes efectos. En el caso de un aumento de tasa (11.46% en lugar de 10.46%), la Compañía tendría que reconocer un deterioro de \$118,552, y en el caso de una disminución de la tasa (9.46% en lugar de 10.46%) el exceso de los flujos de efectivo contra el valor en libros se ampliaría en \$371,769.

8.2) Términos básicos y condiciones de las concesiones

México

Los términos básicos y las condiciones de cada concesión aeroportuaria son las siguientes:

- a. El tenedor de la concesión debe realizar construcciones, mejoras y mantenimiento a las instalaciones de acuerdo con su Plan Maestro de Desarrollo (PMD) y está obligado a actualizar el Plan cada cinco años. Véase Nota 15.b.
- b. El tenedor de la concesión solo podrá usar las instalaciones aeroportuarias para los fines especificados en la concesión y deberá prestar los servicios de acuerdo con las leyes y regulaciones aplicables y está sujeto a revisiones por parte de la SCT. El tenedor de la concesión deberá pagar un Derecho de Uso de Activos Concesionados (DUAC) (actualmente del 5% de los ingresos brutos del tenedor de la concesión, provenientes del uso de bienes del dominio público de acuerdo con los términos de las concesiones) en los términos de la ley aplicable. El DUAC se presenta en el estado de resultados consolidado dentro del rubro de "Costo de servicios aeronáuticos". Véase Nota 4.
- d. El suministro y otros servicios de combustible serán proporcionados por Aeropuertos y Servicios Auxiliares, Organismo Público Descentralizado.
- e. El tenedor de la concesión deberá permitir el acceso y el uso de áreas específicas de los aeropuertos a agencias gubernamentales para realizar sus actividades dentro de los aeropuertos.
- f. La concesión puede ser revocada si el tenedor de la concesión no cumple con algunas de las obligaciones impuestas por la concesión, como lo establece el artículo 27 o por las razones especificadas en el artículo 26 de la Ley de Aeropuertos.
- g. Los ingresos derivados de la concesión se encuentran regulados y están sujetos a un proceso de revisión. Ver Nota 18.1.3.
- h. Los términos y condiciones de las concesiones a los que las operaciones de la Compañía están sujetas, se refiere a que pueden ser modificados por la SCT.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

Aerostar

El propósito del acuerdo de Aerostar (Concesión) es el de operar el aeropuerto de uso público de manera segura; manteniendo la seguridad y protección del Aeropuerto LMM en los niveles más altos posibles, y la promoción, facilitación y mejorando el comercio, el turismo y el desarrollo económico. Las autoridades de Puerto Rico, Aerostar y las aerolíneas han acordado los términos y condiciones del Acuerdo de la instalación del aeropuerto (LMM Airport Facility Contract). El periodo de la concesión es por 40 años a partir de la fecha de cierre del contrato de la sesión de derechos de operación del Aeropuerto (27 de febrero de 2013).

De conformidad con el Acuerdo, Aerostar no tiene derecho a controlar en su totalidad el uso de las instalaciones del Aeropuerto, por ejemplo, las instalaciones aeroportuarias que están bajo la vigilancia de la autoridad de puertos en Puerto Rico o la seguridad interna o externa en ciertas zonas, y está obligado a realizar ciertos servicios de mantenimiento en el aeropuerto.

Como parte del Acuerdo, la autoridad otorga a Aerostar el derecho de subarrendar las áreas no aeronáuticas del Aeropuerto LMM, y recopilar y retener todas las tarifas, cargos, pagos e ingresos con respecto a dichas instalaciones subarrendadas.

De acuerdo con las disposiciones del Acuerdo, la Compañía tiene derecho a cobrar de todas las aerolíneas su contribución anual, que será igual a la suma de: a) tarifas de uso de plataformas; b) tarifas de aterrizaje; c) otros alquileres, y d) tarifas de uso de aeropuerto nacionales e internacionales.

El Acuerdo requiere que Aerostar haga un pago en efectivo de USD\$2.5 millones por año durante los primeros cinco años después de los primeros cinco años, la autoridad establece un pago de "Participación de ingresos de la autoridad anual", que consiste en el 5% de los ingresos brutos del Aeropuerto obtenidos por Aerostar desde el sexto año hasta el año treinta. Desde el año 31 hasta el 40, este monto aumentará al 10% de los ingresos brutos del aeropuerto.

Airplan

El objeto del contrato de concesión es el otorgamiento por parte de la Aeronáutica Civil de Colombia y a favor de Airplan de la concesión para la administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización y mantenimiento de los aeropuertos: Antonio Roldán Betancourt, El Caraño, José María Córdova, Las Brujas y Los Garzones, y Olaya Herrera.

El término de ejecución del contrato se extiende desde la fecha de suscripción de acta de inicio de ejecución (15 de mayo de 2008) y hasta la fecha en que ocurra uno de cualquiera de los siguientes hechos:

- Que los ingresos regulados generados sean iguales a los ingresos regulados esperados, siempre y cuando para tal momento ya hayan transcurrido 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución.
- Que hayan transcurrido 25 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución independientemente de si, para el momento, los ingresos regulados generados no han igualado el valor de los ingresos regulados esperados.
- Si los ingresos regulados generados igualan a los ingresos regulados esperados antes de transcurridos 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución, la dura-

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

ción de la ejecución del contrato, será, en todo caso, de 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución y durante este plazo el Concesionario deberá ejecutar todas las obligaciones a su cargo bajo el Contrato de Concesión.

Se debe tener en cuenta, para efectos de los ingresos regulados esperados según la definición del contrato de concesión, que el ingreso regulado esperado incrementará una vez que sean entregadas cada una de las obras (obligatorias o complementarias) al Concedente.

Los Concedentes se comprometen a ceder a Airplan los ingresos regulados y los ingresos no regulados correspondientes a cada uno de los aeropuertos.

El Concesionario se obliga para con los Concedentes a pagar, durante todo el término de duración del Contrato, una contraprestación equivalente al 19% de los ingresos brutos del Concesionario.

La Concesión otorgada por virtud de este Contrato impone al Concesionario la obligación general de administrar, efectuar el aprovechamiento comercial y operar los aeropuertos de acuerdo con las especificaciones mínimas previstas en el Contrato y bajo su cuenta y riesgo.

La determinación de la vida útil económica del intangible está sujeta al porcentaje de ejecución de los ingresos con respecto al total de los ingresos esperados del modelo financiero que tiene la Compañía.

Contrato de Fiduciaria

Para la administración de los recursos de la Concesión y el pago de las obligaciones a cargo del Concesionario Airplan se obligó a constituir un Fideicomiso, al cual transfiere la totalidad de sus ingresos brutos recibidos y todos los recursos de deuda y capital que obtenga para la ejecución de la Concesión.

La Fiduciaria mantendrá, de conformidad con las normas contables vigentes, un registro de todos y cada uno de los pagos y transferencias que sean efectuadas a terceros o al propio Concesionario con cargo a cualquiera de las cuentas del Fideicomiso. Lo anterior sin perjuicio de entender que la cesión de los ingresos regulados y de los ingresos no regulados que por este Contrato hacen los Concedentes se efectúa a favor del Concesionario y no del Fideicomiso, y que los recursos de deuda y capital que obtenga el Concesionario deberán estar adecuadamente registrados como tales en su propia contabilidad y no en la del Fideicomiso, ya que este se constituye únicamente para efectos de la administración de los recursos.

La constitución del Fideicomiso se efectuó mediante la celebración de un contrato de fiducia mercantil irrevocable de administración y pago cuyo plazo será el máximo autorizado por las leyes comerciales colombianas.

8.3) Medición subsecuente del activo intangible

La Compañía subsecuentemente medirá el activo intangible a lo largo de su vida económica útil al costo, menos la amortización acumulada y las pérdidas por deterioro.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2019 y 2018

Nota 9 - Cuentas por pagar y gastos acumulados:

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 los saldos son los siguientes:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2019	2018
Proveedores	\$ 245,100	\$ 313,577
Impuestos por pagar	175,573	230,193
Derechos de uso de activos concesionados	269,916	247,729
Cuentas por pagar a partes relacionadas (Nota 14.1)	97,312	97,332
Pasivo por arrendamiento (Nota 7.1)	20,422	
Sueldos por pagar	149,452	127,289
Acreedores diversos por servicios	803,746	810,973
Cuentas por pagar a contratistas	37,809	44,331
	\$ 1,799,330	\$ 1,871,424

Debido a que el vencimiento de estas cuentas es a un plazo menor a un año se considera que el valor razonable se aproxima al valor en libros de las mismas.

Nota 10 - Préstamos bancarios:

Al 31 de diciembre de 2019 se ha dispuesto de estas líneas de crédito como se muestra a continuación:

Banco	Línea de crédito usada en moneda extranjera	Línea crédito usada en pesos	Amortización principal en pesos	Comisiones e intereses - Neto	Plazo		Valor razonable ⁽⁷⁾
					Corto	Largo	
Santander, S. A.		\$ 2,000,000		(\$ 7,933)		\$ 1,992,067	\$ 2,044,664
BBVA Bancomer, S. A.		2,000,000		401	\$ 23,998	1,976,403	2,045,386
Total México		\$ 4,000,000		(\$ 7,532)	\$ 23,998	\$ 3,968,470	\$ 4,090,050
Bancolombia, S. A.	\$ 137,250,000	\$ 1,041,415	(\$ 51,834)	\$ 6,474	\$ 73,067	\$ 922,987	\$ 894,131
Corpbanca Colombia, S. A.	93,330,000	708,472	(35,247)	5,503	49,657	629,071	608,009
Banco Davivienda, S. A.	82,349,995	624,983	(31,101)	4,332	43,799	554,416	536,479
Banco de Bogotá, S. A.	33,854,211	256,744	(12,786)	1,106	18,014	227,049	220,552
Banco de Occidente, S. A.	33,854,228	256,742	(12,786)	1,098	18,014	227,040	220,552
Banco Popular, S. A.	7,319,029	55,309	(2,765)	(348)	4,023	48,174	47,687
Banco AV Villas, S. A.	7,320,000	55,566	(2,764)	432	3,895	49,339	47,687
Servicios Financieros, S. A.	7,320,000	55,315	(2,764)	(612)	3,768	48,171	47,687
Total Airplan	\$ 402,597,463	\$ 3,054,546	(\$ 152,047)	\$ 17,985	\$ 214,237	\$ 2,706,247	\$ 2,622,784
		\$ 7,054,546	(\$ 152,047)	\$ 10,453	\$ 238,235	\$ 6,674,717	\$ 6,712,834

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

Al 31 de diciembre de 2018 se ha dispuesto de estas líneas de crédito como se muestra a continuación:

Banco	Línea de crédito usada en moneda extranjera	Línea crédito usada en pesos	Amortización principal en pesos	Comisiones e intereses - Neto	Plazo		Valor razonable (*)
					Corto	Largo	
Santander, S. A.		\$ 2,000,000		\$ (10,733)		\$ 1,989,267	\$ 2,132,256
BBVA Bancomer, S. A.		2,000,000		(1,598)	\$ 2,731	1,995,671	2,135,210
BBVA Bancomer, S. A.	\$ 72,500	1,425,560	\$ 1,425,560				
Bank of America Merrill Lynch	72,500	1,425,560	1,425,560				
Total México	\$ 145,000	\$ 6,851,120	\$ 2,851,120	(\$ 12,331)	\$ 2,731	\$ 3,984,938	\$ 4,267,466
Bancolombia, S. A.	\$ 146,250,000	\$ 1,099,078		\$ 2,656	\$ 58,958	\$ 1,042,776	\$ 1,065,445
Corpbanca Colombia, S. A.	99,450,000	747,684		2,947	40,030	710,601	724,502
Banco Davivienda, S. A.	87,750,000	659,584		2,064	35,317	626,331	639,267
Banco de Bogotá, S. A.	36,074,210	270,972		144	14,528	256,588	262,810
Banco de Occidente, S. A.	36,074,228	270,970		135	14,527	256,578	262,810
Banco Popular, S. A.	7,799,030	58,389		(580)	3,275	54,534	56,824
Banco AV Villas, S. A.	7,800,000	58,642		233	3,141	55,734	56,824
Servicios Financieros, S. A.	7,800,000	58,393		(867)	3,008	54,518	56,824
Total Airplan	\$ 428,997,468	\$ 3,223,712		\$ 6,732	\$ 172,784	\$ 3,057,660	\$ 3,125,306
		\$ 10,074,832	\$ 2,851,120	(\$ 5,599)	\$ 175,515	\$ 7,042,598	\$ 7,392,772

(*) Las variables utilizadas para la determinación de los valores razonables de los créditos al 31 de diciembre de 2019 y 2018, son:

Derivado de la combinación de negocios en Airplan de fecha 19 de octubre de 2017, se determinó un valor razonable del crédito sindicado, el cual se venía valuando a su costo amortizado, incrementando su valor en \$605,382. La deuda contratada en su moneda original (peso colombiano) más este ajuste de valor razonable tendría el siguiente monto COP\$535,125,402.

México:

2019:

- Tasa TIIE28 de Descuento al 31 de diciembre de 2019.
- Probabilidad de incumplimiento de ASUR al 31 de diciembre de 2019.
- Credit Default Swaps (CDS) de México al 31 de diciembre de 2019.

2018:

- Curva FRA TIIE28 al 31 de diciembre de 2018.
- Curva Implícita Pesos al 31 de diciembre de 2018.
- Probabilidad de default ASUR al 31 de diciembre de 2018.

Airplan:

2019:

- Tasa de Referencia en Colombia de descuento al 31 de diciembre de 2019.
- Probabilidad de incumplimiento de ASUR al 31 de diciembre de 2019.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

- Credit Default Swaps (CDS) de Colombia al 31 de diciembre de 2019

2018:

- Tasa Spot (DTF) a la fecha de inicio de cada una de las disposiciones.
- Tasa de referencia de Colombia al 31 de diciembre de 2018.
- Probabilidad de default ASUR al 31 de diciembre de 2018.

Nivel de jerarquía 2 del valor razonable al 31 de diciembre 2019 y 2018.

Metodología:

Se utilizó la siguiente metodología para determinar el valor razonable conforme a lo establecido por el IFRS 13. Un modelo técnico de valuación reconocido en el ámbito financiero (Flujos futuros estimados descontados a valor presente) utilizando información de mercado disponible a la fecha de valuación.

México:

El 17 de julio de 2015 la Compañía contrató líneas de crédito con BBVA Bancomer y Bank of America Merrill Lynch por USD\$215 millones el crédito se amortizaría en nueve pagos, de julio 2018 a julio 2022. El crédito estaba denominado en dólares y sujeto a la tasa LIBOR más 1.85%. El 16 de noviembre de 2017 la Compañía realizó el pago de \$70 millones del principal, y cancela el remanente del préstamo con la finalidad de renegociar con ambos bancos nuevos préstamos por USD\$72.5 millones, respectivamente, los préstamos tenían un plazo de seis años, con vencimientos al 16 de noviembre de 2023, sujetos a la tasa LIBOR más spread de 1.525% y tasa LIBOR más un spread de 1.45%, respectivamente. Los recursos de estas líneas de crédito se podían utilizar para fines corporativos generales, y destinarse para financiar gastos de capital relacionados con el PMD. El 16 de mayo de 2018 la Compañía realizó el pago de capital de USD\$72.5 millones (\$1,415,301 pesos) y el 16 de noviembre de 2018 liquidó el remanente de los préstamos por USD\$72.5 millones (\$1,478,848 pesos).

En octubre de 2017 la Compañía adquiere un nuevo préstamo con BBVA Bancomer de \$2,000 millones de pesos, con un plazo de siete años, el cual se amortizará en nueve pagos semestrales de octubre de 2020 a octubre de 2024 a la a la tasa TIIE de 28 días más 1.25 puntos. En esa misma fecha, la Compañía adquiere un préstamo con Banco Santander de \$2,000 millones de pesos. El préstamo tiene un plazo de cinco años, con vencimiento el 27 de octubre de 2022 a la tasa TIIE de 28 días más 1.25 puntos.

En los términos del crédito en pesos otorgados por BBVA Bancomer, la Compañía está obligado a mantener un nivel de apalancamiento consolidado no mayor a 3.5x, calculado como una deuda financiera total entre la (utilidad de operación calculada antes de impuestos, gastos por intereses, más depreciación más amortización a nivel consolidado) UAFIDA por los doce meses anteriores al cierre de cada trimestre y una cobertura de interés mínima de 3.0x, calculado como el UAFIDA entre los gastos financieros asociados a la deuda financiera total por los 12 meses anteriores al cierre de cada trimestre.

En los términos del crédito en pesos otorgado por Santander, la Compañía está obligado a mantener un nivel de apalancamiento el último día de cada trimestre fiscal no mayor a 3.5x y una razón de cobertura de interés mínima de 3.0x, ambas razones calculadas por los 12 meses anteriores a cada trimestre.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

La Compañía debe abstenerse de crear, incurrir, asumir o generar la existencia de cualquier gravamen sobre sus bienes, activos y derechos, así como abstenerse de asumir obligaciones de cuentas de terceros, constituirse en obligados solidarios u otorgar tipo de garantía real personal o fiduciaria para garantizar obligaciones propias o terceros que sean relevantes o pueden ocasionar un efecto relevante adverso en el pago del crédito.

Airplan

El 1 de junio de 2015 se suscribió un crédito sindicado por COP\$440,000,000 miles de pesos colombianos (\$2,897,404) a largo plazo pagadero en 2027 con un periodo de gracia de tres años para el pago del capital.

Los participantes de este crédito sindicado son:

Entidad Financiera	Monto (COP\$)
Bancolombia S. A.	\$ 150,000,000
Corpbanca Colombia, S. A.	102,000,000
Banco Davivienda, S. A.	90,000,000
Banco de Bogotá, S. A.	37,000,000
Banco de Occidente, S. A.	37,000,000
Banco Popular, S. A.	8,000,000
Banco AV Villas, S. A.	8,000,000
Servicios Financieros, S. A.	<u>8,000,000</u>
	<u>\$ 440,000,000</u>

Obligaciones financieras

Airplan está obligada durante toda la vigencia del crédito, a cumplir los siguientes compromisos de carácter financiero:

Mantener el endeudamiento financiero de largo plazo limitado a la operación de crédito sindicado: Es la sumatoria de los saldos a cargo del deudor durante la vigencia del crédito sindicado, por concepto del endeudamiento financiero de largo y corto plazo, cuyo monto no podrá ser superior a la suma de COP\$440,000,000, miles de pesos colombianos.

Mantener la estructura de capital: Es la relación entre Capital y deuda que deberá cumplir el deudor en relación con el proyecto durante toda la vigencia del crédito, de tal manera que el resultado del indicador financiero Capital 1 (Capital + deuda) sea igual o superior a 16%.

Mantener el Índice de cobertura de deuda: es el indicador que deberá mantener el deudor durante toda la vigencia del crédito, definida como: EBITDA - Impuestos /Servicio de deuda 2: 1.2.

La Compañía ha cumplido todas las obligaciones financieras y cláusulas de todos los préstamos al 31 de diciembre de 2019 y 2018.

Nota 11 - Deuda a corto y a largo plazos:

Derivado de la incorporación en la consolidación de Aerostar, a partir del 31 de mayo de 2017 se presenta el siguiente documento por pagar a largo plazo.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

Para financiar una porción del pago del contrato de Concesión a la Autoridad de Puerto Rico, y ciertos otros costos y gastos asociados con el mismo, Aerostar firmó un acuerdo para la colocación privada de bonos el 22 de marzo de 2013 por un monto de \$4,471 millones de pesos (USD\$350 millones) con vencimiento el 22 de marzo de 2035 de acuerdo con las siguientes condiciones:

Rendimiento citado	2.39%
Crédito Spread (bps)	+336
Cupón	5.75%

El 24 de junio de 2015 Aerostar firmó un acuerdo para la colocación privada de bonos por un importe total de \$737 millones de pesos (USD\$50 millones) con vencimiento el 22 de marzo de 2035, de acuerdo con las siguientes condiciones:

Rendimiento citado	6.75%
--------------------	-------

Al 31 de diciembre de 2019 se muestra la integración de la deuda a largo plazo:

	Deuda en miles de USD	Intereses en dólares	Deuda en pesos	Intereses en pesos	Plazo		Valor razonable
					Corto	Largo	
Crédito Sindicado	\$ 400,000	\$ 10,152	\$ 6,843,134	(\$ 43,193)	\$ 311,372	\$ 6,488,569	\$ 7,082,022

Al 31 de diciembre de 2018 se muestra la integración de la deuda a largo plazo:

	Deuda en miles de USD	Intereses en dólares	Deuda en pesos	Intereses en pesos	Plazo		Valor razonable
					Corto	Largo	
Crédito Sindicado	\$ 400,000	\$ 9,831	\$ 7,333,536	(\$ 51,268)	\$ 324,590	\$ 6,957,678	\$ 7,509,065

Supuestos utilizados

2019:

Riesgo corporativo a través de Yield to Maturity de bonos comparables del sector "Transportation and Logistics" al 31 de diciembre de 2019.

Nivel de jerarquía 2 del valor razonable.

2018:

Riesgo corporativo a través de Yield to Maturity de bonos comparables del sector "Transportation and Logistics" al 31 de diciembre de 2018.

Nivel de jerarquía 2 del valor razonable.

Metodología:

Se utilizó la siguiente metodología para determinar el valor razonable conforme a lo establecido por el IFRS 13. Un modelo técnico de valuación reconocido en el ámbito financiero (Flujos futuros estimados descontados a valor presente) utilizando información de mercado disponible a la fecha de valuación.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

Nota 12 - Capital contable:

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 el capital mínimo fijo sin derecho de retiro es de \$1,000 y la parte variable es de \$7,766,276 (cifra nominal) representado por 300,000,000 de acciones ordinarias, nominativas de la Clase I y sin expresión de valor nominal, íntegramente suscritas y pagadas. Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, no se han emitido acciones de la Clase II, que representarían la parte variable del capital social en acciones ordinarias nominativas. Ambas clases de acciones tendrán las características que determine la Asamblea de Accionistas que apruebe su emisión y se integran como se muestra a continuación:

<u>Descripción</u>	<u>Total de acciones al</u> <u>31 de diciembre de</u>		<u>Capital social al</u> <u>31 de diciembre de</u>	
	<u>2019</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Serie "B"	277,050,000	277,050,000	\$ 7,173,079	\$ 7,173,079
Serie "BB"	22,950,000	22,950,000	594,197	594,197
Total	300,000,000	300,000,000	\$ 7,767,276	\$ 7,767,276

Todas las acciones ordinarias confieren iguales derechos y obligaciones a los tenedores de cada serie de acciones. Las acciones Serie BB tienen los derechos de voto y otros derechos como el de elegir a dos miembros del Consejo de Administración y los tenedores de acciones de la Serie B tienen derecho a nombrar a los miembros restantes del Consejo de Administración. Las acciones Serie BB no pueden representar más del 15% del capital social de la Compañía.

Reserva legal

La Compañía debe destinar por lo menos un 5% de sus utilidades netas anuales individuales al fondo de reserva legal, hasta que este sea equivalente al 20% del capital social emitido y en circulación de la sociedad. Las sociedades mexicanas solo pueden pagar dividendos sobre las utilidades acumuladas después de la constitución del fondo de reserva legal del ejercicio.

Reserva para recompra de acciones propias

La reserva para adquisición de acciones representa la reserva autorizada por la Asamblea de Accionistas para que la Compañía pueda adquirir sus propias acciones cumpliendo ciertos criterios establecidos en los estatutos y en la Ley del Mercado de Valores. Al 31 de diciembre de 2019 y de 2018 la reserva para recompra de acciones asciende a \$11,554,572 y \$9,862,262, respectivamente.

Dividendos

En Asamblea General Ordinaria celebrada el 24 de abril de 2019, los accionistas de la Compañía acordaron el pago de dividendos por \$3,000,000 nominales, los cuales no causaron Impuesto sobre la Renta (ISR) por provenir de la Cuenta de Utilidad Fiscal Neta (CUFIN).

En Asamblea General Ordinaria celebrada el 26 de abril de 2018, los accionistas de la Compañía acordaron el pago de dividendos por \$2,034,000 nominales, los cuales no causaron ISR por provenir de CUFIN.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

Los dividendos que se paguen estarán libres del ISR si provienen de la CUFIN. Los dividendos que excedan de dicha CUFIN causarán un impuesto equivalente al 42.86%. El impuesto causado será a cargo de la Compañía y podrá acreditarse contra el ISR causado del ejercicio o en el que se pague. El monto restante podrá acreditarse en los dos ejercicios inmediatos siguientes contra el impuesto del ejercicio o contra los pagos provisionales. Los dividendos pagados que provengan de utilidades previamente gravadas por el ISR no estarán sujetos a ninguna retención o pago adicional de impuestos. La Ley del Impuesto sobre la Renta (LISR) establece la obligación de mantener la CUFIN con las utilidades generadas hasta el 31 de diciembre de 2013 e iniciar otra CUFIN con las utilidades generadas a partir del 1 de enero de 2014. Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 el importe sumado de CUFIN de las subsidiarias de la Compañía es de \$12,900,414 y \$11,382,509, respectivamente, mientras que la CUCA es de \$42,825,290 y \$41,606,425, respectivamente.

En caso de reducción del capital, a cualquier excedente del capital contable sobre los saldos de las cuentas del capital contribuido, se le dará el mismo tratamiento fiscal que el de dividendo, conforme a los procedimientos establecidos por la LISR.

Utilidades acumuladas

Substancialmente todas las utilidades consolidadas de la Compañía fueron generadas por sus subsidiarias. Las utilidades acumuladas pueden ser distribuidas a los accionistas de la Compañía hasta el grado en que las subsidiarias de la Compañía hayan distribuido utilidades a la Compañía.

Nota 13 - ISR causado y diferido:

La Compañía no consolida para efectos fiscales en México.

a. ISR

México

En 2019 y 2018 la Compañía determinó utilidades fiscales en sus subsidiarias en México por \$6,119,361 y \$5,984,043, respectivamente. En los ejercicios de 2019 y 2018 las utilidades fiscales se compensaron parcialmente por amortización de pérdidas fiscales por \$36,613 y \$41,977, respectivamente.

Las subsidiarias en México que al 31 de diciembre de 2019 y 2018, no han generado ISR, producto de las pérdidas fiscales pendientes de amortizar son: Cozumel, Minatitlán y Tapachula.

El resultado fiscal difiere del resultado contable debido a las partidas que en el tiempo se acumulan y deducen de manera diferente para fines contables y fiscales, por el reconocimiento de los efectos de la inflación para fines fiscales, así como de aquellas partidas que solo afectan el resultado contable o el fiscal.

La LISR establece que la tasa del ISR aplicable para el ejercicio 2014 y los ejercicios subsecuentes es del 30% sobre la utilidad fiscal gravable.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

La Compañía ha realizado la evaluación del Regímenes Fiscales Preferentes y ha considerado que por los ejercicios de 2019 y 2018 no le es aplicable en virtud de que sí realiza una actividad empresarial en el caso de la inversión en el Aeropuerto de Puerto Rico; y que los ingresos pasivos no representan más del 20% de la totalidad de sus ingresos.

Aerostar

Determinó utilidad fiscal de \$42,770 y pérdida fiscal por \$343,534 en 2019 y 2018, respectivamente. Aerostar mantiene un acuerdo con el Departamento del Tesoro de Puerto Rico, en el cual sus operaciones están sujetas a ISR de Puerto Rico del 10% bajo las disposiciones de la Sección 12 (a) de la Ley de Asociación Público-Privada (Ley) promulgada el junio de 2009. Derivado a los análisis realizados, por la Administración, se considera que no existen impactos por los cambios en la legislación de los estados unidos americanos realizados a partir del ejercicio 2018.

Airplan

Determinó renta líquida gravable fiscal de acuerdo con las disposiciones fiscales de Colombia por el ejercicio de 2019 y 2018 por \$325,349 y \$94,843, respectivamente, y una renta presuntiva sobre patrimonio líquido en 2018, que resulta de aplicar la tarifa del 4.0% sobre el patrimonio fiscal líquido del año anterior de \$24,719.

Airplan está sujeta en 2019 y 2018 a una tasa de ISR del 33%, más una sobretasa del 6% sobre la renta líquida menos COP \$800,000 pesos colombianos en 2018. Airplan determinó en 2019 y 2018 un ISR de \$107,365 y \$31,298, respectivamente, y un impuesto adicional por sobretasa aplicable hasta el 31 de diciembre de 2018.

La Ley 1739 del 23 de diciembre de 2014 vigente, establece la determinación y pago de una sobretasa al ISR para la equidad - CREE, la cual es responsabilidad de los sujetos pasivos de este tributo y aplica a una base gravable superior a los COP\$800,000, pesos colombianos que equivale al 6%. Dicha sobre tasa fue derogada a partir del ejercicio 2018.

La reforma tributaria de la Ley 1943 del 28 de diciembre de 2018 establece que la tasa del impuesto aplicable para el ejercicio 2018 y 2019 es del 33%, para el ejercicio de 2020 será del 32%, para el ejercicio 2021 será del 31% y a partir del ejercicio 2022 será del 30%, sobre la renta líquida fiscal gravable.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2019 y 2018

La provisión para ISR al 31 de diciembre de 2019 y 2018, se muestra a continuación:

	31 de diciembre de	
	2019	2018
<u>México:</u>		
ISR causado	\$ 1,864,384	\$ 1,766,083
ISR diferido	57,023	13,116
Provisión ISR México	<u>1,921,407</u>	<u>1,779,199</u>
<u>Aerostar:</u>		
ISR causado	\$ 433	
ISR diferido	38,146	33,879
Provisión Aerostar	<u>38,579</u>	<u>33,879</u>
<u>Airplan:</u>		
ISR causado	110,910	(20,098)
ISR diferido	(92,794)	2,981
Provisión ISR Airplan	<u>18,116</u>	<u>(17,117)</u>
Provisión total para ISR	<u>\$ 1,978,102</u>	<u>\$ 1,795,961</u>

La conciliación entre la tasa legal y efectiva del ISR se muestra a continuación:

	31 de diciembre de	
	2019	2018
Utilidad consolidada antes de provisiones de impuestos a la utilidad	\$ 7,661,741	\$ 6,916,699
Más (menos):		
Utilidad neta antes de impuestos de las subsidiarias Aerostar y Airplan	(843,352)	(297,179)
Utilidad neta antes de impuestos de subsidiarias en México que no causan ISR	<u>(100,793)</u>	<u>(89,685)</u>
Utilidad antes de provisiones de impuestos a la utilidad	6,717,596	6,529,835
Tasa legal del ISR	<u>30%</u>	<u>30%</u>
ISR que resultaría de aplicar la tasa de impuesto a la utilidad contable antes de impuestos a la utilidad	2,015,279	1,958,951
Partidas no deducibles y otras diferencias	11,941	15,126
Ajuste anual por inflación	(12,783)	12,101
Desconexión contable de efectos de inflación	(93,030)	(189,237)
Efecto por diferencia en tasa de ISR en Aerostar	38,579	33,879
Efecto por diferencia en tasa de ISR en Airplan	18,116	(17,117)
Otros ingresos no acumulables		<u>(17,742)</u>
Provisión para ISR	<u>\$ 1,978,102</u>	<u>\$ 1,795,961</u>
Tasa efectiva de ISR	<u>29%</u>	<u>28%</u>

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2019 y 2018

A continuación se muestra el efecto de las principales diferencias en el impuesto diferido:

	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de	
	2019	2018
Impuesto diferido activo:		
ISR diferido activo:		
Pasivos temporales	\$ 48,079	\$ 53,121
Valor razonable de la deuda a largo plazo	175,137	213,617
Estimación para cuentas incobrables	34,296	36,874
	<u>257,512</u>	<u>303,612</u>
ISR diferido por pagar:		
Activos fijos e Intangible (*)	(2,974,108)	(3,139,757)
Activos temporales	(287,172)	(244,502)
Amortización de gastos	(816)	(1,021)
	<u>(3,262,096)</u>	<u>(3,385,280)</u>
ISR diferido pasivo neto	<u>(\$ 3,004,584)</u>	<u>(\$ 3,081,668)</u>

(*) Incluye efecto de Aerostar por \$942,519 y \$943,256 por los ejercicios de 2019 y 2018 respectivamente, de igual forma los efectos de Airplan son por \$695,212 y \$909,706, respectivamente, por los mismos ejercicios.

El movimiento neto del impuesto diferido activo y pasivo durante el año se explica a continuación:

	deterioro de cartera de créditos	Bienes concesionados	Conversión de moneda extranjera	Otros	Total
Saldos al 1 de enero de 2018	(\$ 44,916)	\$ 2,858,318	\$ 42,575	\$ 177,953	\$ 3,033,930
Efecto de revaluación por conversión Airplan y Aerostar			20,427	(22,665)	(2,238)
			<u>20,427</u>	<u>(22,665)</u>	<u>(2,238)</u>
Estado de resultados consolidados:					
Airplan	(2,468)	178,236	(1,433)	(171,354)	2,981
Aerostar		35,440	(1,561)		33,879
México	10,510	7,755		(5,149)	13,116
	<u>8,042</u>	<u>221,431</u>	<u>(2,994)</u>	<u>(176,503)</u>	<u>49,976</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2018	<u>(\$ 36,874)</u>	<u>\$ 3,079,749</u>	<u>\$ 60,008</u>	<u>(\$ 21,215)</u>	<u>\$ 3,081,668</u>
Efecto de revaluación por conversión Airplan y Aerostar			(102,370)	22,911	(79,459)
Estado de resultados consolidados:					
Airplan	2,467	(161,556)	(184)	66,479	(92,794)
Aerostar		38,414	(268)		38,146
México	111	60,315		(3,403)	57,023
	<u>2,578</u>	<u>(62,827)</u>	<u>(452)</u>	<u>63,076</u>	<u>2,375</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2019	<u>(\$ 34,296)</u>	<u>3,016,922</u>	<u>(\$ 42,814)</u>	<u>64,772</u>	<u>3,004,584</u>

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

- b. Devolución de Impuesto al Activo (IA) de acuerdo con la Ley del Impuesto Empresarial a Tasa Única (LIETU) en México.

El IA en exceso al ISR efectivamente pagado hasta el 31 de diciembre de 2007 (fecha en que se abrogó este impuesto) era susceptible de devolución de acuerdo con la mecánica establecida en la LIETU considerando los diez ejercicios siguientes hasta el 10% del total del IA pagado pendiente de recuperar sin que exceda de la diferencia entre el ISR pagado en el ejercicio y el IA pagado en los tres años anteriores, el que sea menor, de acuerdo con la LIETU, cuando el ISR causado sea superior al IA en cualquiera de esos años, y es susceptible de actualizarse mediante la aplicación de factores derivados del INPC. El último ejercicio que se podrá considerar efectos de su recuperación fue el ejercicio fiscal de 2017.

Durante el ejercicio de 2019 y 2018 la Compañía obtuvo la recuperación de IA por \$21,121 y \$89,365, respectivamente, con reconocimiento en el resultado como ingreso.

En 2018 se aplicó a resultados en el rubro de impuestos a la utilidad \$932, de IA a favor de algunas subsidiarias que no será recuperable de acuerdo con la mecánica establecida en la LIETU, la cual establece que se recuperará de manera gradual cada año hasta en un monto máximo del 10% del total del IA pagado en los 10 años anteriores a 2008.

Impuestos por recuperar

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 el impuesto a favor por Impuestos sobre la renta es de \$230,030 y \$345,730, respectivamente.

Pérdidas fiscales en Aerostar

Aerostar cuenta con las siguientes pérdidas fiscales las cuales se muestra a continuación:

Año	Importe dólares	Vencimiento
2012	\$ 7,085	2022
2013	37,256	2023
2014	25,545	2024
2015	28,520	2025
2016	27,745	2026
2017	22,248	2027
2018	<u>19,834</u>	2028
	<u>\$ 168,233</u>	

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2019 y 2018

Diferencias temporales no reconocidas

Diferencia temporal relativa a inversiones en subsidiarias por las que no se han reconocido pasivos por ISR diferido:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Utilidades no distribuidas	\$ 3,424,951	\$ 3,089,012
Tasa de impuestos	<u>30%</u>	<u>30%</u>
Pasivos por impuesto sobre la renta diferido no reconocidos relacionados con las diferencias temporales anteriores	<u>\$ 1,027,485</u>	<u>\$ 926,704</u>

Dicho impuesto podría estar sujeto a una revisión más profunda, así como la aplicación de tratados fiscales existentes en los países de origen.

Nota 14 - Saldos y operaciones con partes relacionadas:

14.1) Saldos por cobrar y por pagar

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, respectivamente, los saldos por cobrar (pagar) con partes relacionadas que se encuentran en el estado de situación financiera consolidado, se integran como sigue:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Cuentas por cobrar:		
Autobuses de Oriente ADO, S. A. de C. V. (Accionista / servicios)		\$ 538
Autobuses Golfo Pacífico, S. A. de C. V. (Accionista / servicios)	284	271
	<u>\$ 284</u>	<u>\$ 809</u>
(**) Cuentas por pagar y gastos acumulados (Nota 9):		
Inversiones y Técnicas Aeroportuarias, S. A. de C. V. (Accionista / asistencia técnica)	(\$ 96,769)	(\$ 96,643)
Lava Tap de Chiapas, S. A. de C. V. (Personal directivo clave / servicios)	(543)	(689)
	<u>(97,312)</u>	<u>(97,332)</u>
Neto	<u>(\$ 97,028)</u>	<u>(\$ 96,523)</u>

(**) Se trata de cuentas con plazos menores a un año en condiciones similares de mercado.

14.2) Operaciones con partes relacionadas

Al 31 de diciembre de 2019 y de 2018 se celebraron las siguientes operaciones con partes relacionadas, las cuales fueron celebradas como si las condiciones de las contraprestaciones por operaciones celebradas con partes relacionadas fueran equivalentes a operaciones similares realizadas con terceros independientes, tal y como se muestra a continuación:

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2019 y 2018

	31 de diciembre de	
	2019	2018
<u>Ingresos comerciales:</u>		
Autobuses de Oriente, S. A. de C. V. (Accionista)	\$ 14,349	\$ 14,455
Autobuses Golfo Pacífico, S. A. de C. V. (Accionista)	7,290	7,014
Coordinados de México de Oriente, S. A. de C. V. (Accionista)	157	150
<u>Gastos:</u>		
Asistencia técnica (Nota 14.4)	(\$ 404,086)	(\$ 386,249)
Arrendamientos	(5,340)	(5,232)
Servicios de limpieza	(11,544)	(10,854)

14.3) Compensación al personal clave

El personal clave incluye a los directores, miembros del Consejo de Administración y Comités. Durante el ejercicio que concluye al 31 de diciembre de 2019 y 2018, la Compañía otorgó los siguientes beneficios al personal gerencial clave, al Consejo de Administración y a los distintos Comités de la Compañía:

	31 de diciembre de	
	2019	2018
Salarios y otros beneficios a corto plazo al personal clave (Nota 17.17) (*)	\$ 109,747	\$ 119,202
Emolumentos al Consejo de Administración y Comités	9,146	8,695

(*) En los ejercicios de 2019 y 2018, incluye costo de \$41,411 y \$53,268, y \$17,381 y \$16,350, respectivamente, por personal clave de directores de Aerostar y Airplan.

14.4) Contrato de asistencia técnica

En relación con la venta de las acciones serie BB celebrada en 1998, a Inversiones y Técnicas Aeroportuarias, S. A. de C. V. (ITA), la Compañía firmó un contrato de asistencia técnica con ITA, en el que esta y sus accionistas acordaron prestar servicios de administración y consultoría y transferir conocimientos y experiencia en la industria y tecnología a la Compañía a cambio de una contraprestación.

El contrato es por un plazo inicial de 15 años y se renueva automáticamente por periodos sucesivos de cinco años, a menos que una parte entregue a la otra un aviso de cancelación dentro de un plazo determinado previo a la fecha de vencimiento programada. La Compañía solo puede ejercer su derecho de terminación a través de resolución de los accionistas. ITA comenzó a prestar los servicios bajo el mencionado contrato el 19 de abril de 1999.

De acuerdo con el contrato, la Compañía acordó pagar una contraprestación anual equivalente a la cantidad que resulte mayor de un importe fijo o el 5% de las utilidades consolidadas de la Compañía antes de restar la contraprestación por asistencia técnica y antes del resultado integral de financiamiento, ISR, depreciación y amortización, determinadas de acuerdo con las NIF aplicables en México. A partir de 2003 el importe mínimo fijo es de USD\$2 millones (\$37.7 millones de pesos).

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

El importe mínimo fijo será incrementado anualmente por la tasa de inflación de Estados Unidos más el impuesto al valor agregado sobre el monto del pago. La Compañía celebró un convenio modificatorio al contrato de asistencia técnica y transferencia, en el que se especifica que la contraprestación se pagará trimestralmente a partir del 1 de enero de 2008, dichos pagos se restarán de la contraprestación anual.

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 los gastos por asistencia técnica fueron de \$404,086 y \$386,249, respectivamente, los cuales se encuentran en el estado de resultados consolidado dentro del rubro de costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos. ITA también tiene derecho al reembolso de los gastos incurridos en la prestación de los servicios bajo el contrato. Las acciones serie BB de ITA fueron afectadas a un fideicomiso de control para, entre otras cosas, asegurar el cumplimiento del contrato de asistencia técnica.

Nota 15 - Compromisos y contingencias:

Compromisos

- a. A partir del 21 de mayo de 2015 la Compañía renta un espacio en Ciudad de México para oficinas bajo un contrato de arrendamiento operativo con prórroga de 60 meses, renovable. La renta mensual es de USD\$23,194 dólares (\$437 aproximadamente).

El total de pagos futuros mínimos derivados del contrato de arrendamiento operativo no cancelables, que deberán satisfacerse en el futuro es como sigue:

Hasta un año	\$ 5,250
Entre uno y tres años	<u>12,251</u>
Total	<u>\$17,501</u>

Al 31 de diciembre de 2018, los gastos por renta incluidos en gastos de administración el estado de resultados consolidado, fueron de aproximadamente de \$5,232, respectivamente. Véase Nota 17.8

- b. El 22 de junio de 2018 la Compañía recibió por parte de la SCT la aprobación de los PMD para el quinquenio de 2019 a 2023 en los que la Compañía se comprometió a efectuar mejoras en dichos años.

Al 31 de diciembre de 2019 los compromisos de inversión de este PMD son como se muestran a continuación:

Periodo	Monto
2020	\$ 5,105,804
2021	3,015,346
2022	1,815,769
2023	<u>849,295</u>
	<u>\$10,786,214</u> ⁽¹⁾

(1) Cifras en pesos ajustadas al 31 de diciembre de 2019 con base en el Índice de Precios a la Construcción (IPCO) de conformidad con los términos del PMD.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

- c. De conformidad con los términos de la compra del terreno en Huatulco que se dio en octubre de 2008, la Compañía tiene la obligación de construir 450 cuartos de hotel y para lo cual la Compañía tiene la intención de celebrar acuerdos con terceros para desarrollar el plan integral turístico de este proyecto sin una fecha límite. Al 31 de diciembre de 2019 existe una prórroga indefinida para este compromiso emitido por parte del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR).
- d. Como parte de sus compromisos, Aerostar se ha comprometido a financiar y completar ciertos proyectos de capital y reparación relacionados con el Aeropuerto LMM. Aerostar no tiene restricciones de tiempo para concluirlos, excepto que deben ser ejecutados en cualquier momento durante el periodo del arrendamiento. En la medida en que se desarrollen dichos proyectos, los proyectos deben ser registrados como gastos incurridos o capitalizados y deben ser depreciados dependiendo de su naturaleza, como lo establecen las políticas contables de Aerostar. Los proyectos de capital serán capitalizados como parte de un activo intangible y serán depreciados a lo largo de las vidas útiles restantes de los mismos o del Contrato de concesión, el menor de los dos. Algunos proyectos no fueron incluidos en las obligaciones originales asumidas debido a ciertos factores de incertidumbre, la variabilidad de los costos futuros y el largo periodo de tiempo en el cual se cumplirán dichos compromisos. Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 Aerostar cumplió los compromisos pactados.
- e. El 20 de septiembre de 2017 el Huracán María tocó tierra en Puerto Rico, las operaciones fueron suspendidas en el aeropuerto de San Juan el día 19 reanudándose en forma limitada a partir del 21 del mes. Los daños a la infraestructura aeroportuaria han sido evaluados por la compañía en USD\$29.7 millones aproximadamente, importe que se registró en el rubro de costo de servicios conforme fueron ocurriendo los remplazos. La infraestructura cuenta con un seguro de daños materiales. Durante los ejercicios de 2019 y 2018 se obtuvo recuperación de seguros por USD\$15.70 y USD\$10.0 millones de dólares, aproximadamente (\$289,822 y \$196,512), respectivamente, los cuales son reconocidos en el estado integral de resultados conforme se obtiene la certificación de obra que indique que los fondos se utilizaron para el propósito definido. Durante 2019 y 2018 se reconocieron como otros ingresos \$204,719 y \$134,637. Al 31 de diciembre de 2019 se tienen USD\$7,358, aproximadamente (\$138,773) en el efectivo restringido, los cuales serán reconocidos el estado de resultados integral como otros ingresos una vez obtenida la certificación de obra por parte de la aseguradora. Ver Nota. 5.1.
- f. Dentro del Plan de Adecuación y Modernización del Contrato de Concesión de Airplan el Concesionario tiene vigente el Compromiso de entregar la obra denominada "Plataforma, Calle de Conexión y Bodegas del Terminal de Carga del Aeropuerto José María Córdova de Rionegro", obra que de conformidad con lo pactado por las partes en el Otrosí No. 18 del Contrato de Concesión, debió entregarse el 15 de diciembre de 2018 y que se encuentra aún en ejecución, por lo que se solicitó la ampliación de plazo para la entrega, mismo que fue concedido, mediante la modificación del Contrato de Concesión en el Otrosí No. 23, por medio del cual se amplía el plazo para la entrega de esta obra en 18 meses contados a partir del 15 de diciembre de 2018.
- g. En obras complementarias adicionales al Contrato de Concesión de Airplan mediante Otrosí No. 8 de 2014, se tiene pendiente la conclusión de la obra de Módulos de Conexión Edificio Público y vuelos del Aeropuerto José María Córdova relacionada con uno de los módulos de Conexión denominado Punto B. Debido a dificultades técnicas mediante un acta de suspensión se definió un nuevo diseño. Mediante Otrosí No. 22 del 4 de abril de 2018 al Contrato de Concesión se amplió el plazo de esta obra en 541 días contados a partir del 4 de abril de 2018. Al 31 de diciembre de 2019, la obra ha sido concluida.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

Contingencias

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 la Compañía ha confirmado que los resultados de las disputas no pueden predecirse con exactitud, ya que se encuentran en el debido proceso legal y considera que no existen los elementos suficientes para determinar que en virtud que se resolvieran de forma adversa pudieran afectar significativamente la situación financiera consolidada de la Compañía.

- h. Las operaciones de la Compañía están sujetas a las leyes mexicanas federales y estatales, en adición a las leyes de Puerto Rico y Colombia por sus subsidiarias fuera de territorio mexicano.
- i. Cuando se llevó a cabo la licitación para la venta de las acciones (1998) de los Grupos Aeroportuarios, la SCT estableció y comunicó que las concesionarias podrían amortizar fiscalmente el valor de la concesión hasta en un 15% por año. En febrero 2012 la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en contra de esta resolución ha llevado a cabo una liquidación en contra de Cancún por un importe de \$865 millones de pesos, al considerar que la determinación de la amortización por el 15% no era válida en 2006 y 2007. La Compañía consideró que esto es improcedente iniciándose el juicio de nulidad para aclarar esta decisión. Sin embargo, a afecto de acogerse al programa de condonación (programa de amnistía) previsto en el artículo Tercero Transitorio de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2013, en este ejercicio la Compañía se desistió parcialmente del juicio interpuesto por lo que hace a los créditos fiscales, mas no así, por la determinación del reparto adicional de utilidades, partida por la cual continúa el litigio. El riesgo en caso de que el juez no otorgue la razón a Cancún asciende a la cantidad de \$116 millones de pesos.
- j. Actualmente existen diversas demandas laborales en contra de la Compañía, principalmente relacionadas con terminación involuntaria. De resultar sentencias desfavorables para la Compañía estas no representan cantidades importantes. La Compañía está en proceso judicial a la fecha de este informe y no se ha emitido resolución definitiva alguna. El monto total de estos juicios es aproximadamente de \$20 millones de pesos.
- k. El 21 de agosto de 2019 el pleno de la COFECE (Comisión Federal de Competencia Economía) notificó al Aeropuerto Internacional de Cancún, S. A. de C. V. de la resolución emitida el 25 de julio de 2019 en la que se determinó que: i) se acreditó la responsabilidad administrativa por haber incurrido en la práctica monopólica prevista en el artículo 56, fracción V de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE) (denegación de trato), y ii) se le impuso a la Compañía una multa por la cantidad de \$73 millones pesos, al respecto la Compañía ha impugnado la sanción administrativa impuesta por COFECE a través de la interposición de un juicio de amparo indirecto, una vez que existen los elementos para ello. La Compañía considera que una resolución final del juicio de amparo no se tendrá en un plazo menor a dos años a partir de la fecha de interposición, y en virtud de esto, la Compañía no tiene la obligación de pago de la multa antes de concluirse el procedimiento de amparo referido.
- l. El 17 de marzo de 2014, la Autoridad de Puertos de Puerto Rico (Autoridad de Puertos) presentó una demanda contra Aerostar y dos vendedores de combustibles del aeropuerto LMM alegando tener derecho a una tarifa que se cobraba a los vendedores de combustibles del aeropuerto y no a Aerostar. El 7 de noviembre de 2018, la corte falló a favor de Aerostar en el sentido de que todos los ingresos por la tarifa de la venta de combustible son de Aerostar; pero autoriza a la Autoridad de Puertos a cobrar dos centavos de dólar de la tarifa por galón cobrada a los vendedores de combustibles. A la fecha este informe el proceso judicial continúa.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2019 y 2018

Nota 16 - Bases de preparación:

Los estados financieros consolidados de la Compañía al 31 de diciembre de 2019 y 2018 han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS, por sus siglas en inglés o NIIF) y sus interpretaciones (IFRIC, por sus siglas en inglés) emitidas por el International Accounting Standard Board (IASB).

16.1) Bases de medición

Los estados financieros consolidados han sido preparados sobre la base del costo histórico, excepto por ciertos instrumentos financieros que son medidos al costo amortizado, como se explica en las políticas contables descritas más adelante.

Los estados financieros consolidados han sido preparados sobre la base de negocio en marcha.

16.2) Uso de estimaciones y juicios

La preparación de estados financieros consolidados requiere que la Administración realice juicios, estimaciones y supuestos que afectan la aplicación de las políticas contables y los montos de activos, pasivos, ingresos y gastos. Las áreas que involucran un mayor grado de juicio, o complejidad o las áreas en las que los supuestos y estimaciones son significativas para los estados financieros consolidados se describen en la Nota 19.

Las estimaciones y supuestos críticos son revisados regularmente. Las revisiones de las estimaciones contables son reconocidas en el periodo en que la estimación es revisada y en cualquier periodo futuro afectado.

Nota 17 - Resumen de las principales políticas contables:

A continuación se señalan las principales normas, interpretaciones o modificaciones a las normas existentes efectivas por primera vez para el ejercicio que comenzó el 1 de enero de 2019:

17.1) Nuevas normas e interpretaciones

Las siguientes normas e interpretaciones aplican por primera vez a los periodos que comienzan a partir del 1 de enero de 2019, las cuales no tuvieron un impacto significativo para la Compañía.

- NIIF 16 - Arrendamientos.

Arrendatario: Como se muestra en la Nota 7.1 los impactos como arrendatario que tuvo la Compañía por la adopción de esta norma son pocos significativos. Ver Nota 17.8.2 que describe la política.

Arrendador: La Compañía no tuvo que realizar ajustes sobre la contabilidad por sus arrendamientos operativos desde la perspectiva del arrendador derivado de la adopción de esta norma. Ver Nota 17.8.1 que describe la política.

- CINIIF 23 - La Incertidumbre frente a los tratamientos del impuesto a las ganancias. No se tuvo impacto en la adopción de esta interpretación.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

Ciertas nuevas normas, modificaciones e interpretaciones han sido publicadas, las cuales no son efectivas para periodos de reporte 31 de diciembre de 2019, y no han sido adoptadas de manera anticipada por la Compañía. No se espera que estas normas tengan un impacto material para la Compañía en los periodos de reporte actuales o futuros y en las transacciones futuras previsibles.

17.2) Consolidación

Las subsidiarias consolidadas de la Compañía, por las que se tiene tenencia accionaria al 31 de diciembre de 2019 y 2018, se muestran a continuación:

	Porcentaje de participación (%)	Principal actividad
Aeropuerto de Cancún, S. A. de C. V. (**)	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Cozumel, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Mérida, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Huatulco, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Oaxaca, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Veracruz, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Villahermosa, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Tapachula, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Minatitlán, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Cancún Airport Services, S. A. de C. V. (*)	100%	Servicios aeroportuarios
Aerostar Airport Holdings, LLC	60%	Servicios aeroportuarios
Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte, S.A.	100%	Servicios aeroportuarios
RH Asur, S. A. de C. V.	100%	Servicios administrativos
Servicios Aeroportuarios del Sureste, S. A. de C. V.	100%	Servicios administrativos
Asur FBO, S. A. de C. V. (*)	100%	Servicios administrativos
Caribbean Logistics, S. A. de C. V. (*)	100%	Servicio de carga
Cargo RF, S. A. de C. V. (*)	100%	Servicio de carga

(*) Estas subsidiarias subconsolidan en el Aeropuerto de Cancún.

Aerostar reporta su información financiera en IFRS para propósitos de consolidar su información financiera con la información de la Compañía. El tipo de cambio utilizado al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 fue de \$18.86 y \$19.65 pesos mexicanos por dólar respectivamente.

Información relevante de Aerostar y su participación no controladora significativa

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 la información financiera condensada de Aerostar, en donde se tiene una participación no controladora significativa, se presenta a continuación:

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2019 y 2018

	31 de diciembre de	
	2019	2018
<u>Estado de situación financiera condensado</u>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 698,466	\$ 868,095
Efectivo y equivalentes de efectivo restringido	165,622	47,332
Otros activos circulantes	133,992	175,479
Activo circulante	998,080	1,090,906
Pasivos financieros:		
Otro pasivo a corto plazo	(672,943)	(640,785)
Capital de trabajo	325,137	450,121
Activo fijo - Neto	160,186	174,450
Activo intangible - Neto	12,956,965	13,587,071
Otros activos a largo plazo	16,759	544
Deuda a largo plazo	(6,799,941)	(7,282,268)
Préstamo por pagar a la Compañía	(372,798)	(1,152,805)
Otros pasivos a largo plazo	(19,783)	(21,609)
Impuestos diferidos - Neto	(371,984)	(330,999)
Capital contable	\$ 5,894,541	\$ 5,424,505

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2019	2018
<u>Estado de resultados condensado</u>		
Ingresos totales	\$ 3,306,149	\$ 3,025,267
Costos y gastos de operación	(2,270,055)	(2,098,323)
Otros ingresos	204,074	134,637
Resultado integral de financiamiento - Neto	(485,037)	(538,268)
Impuesto diferido a la utilidad	(55,781)	(62,252)
Utilidad (pérdida) neta del periodo	699,350	461,061
Efecto por conversión de moneda extranjera	(229,314)	(5,772)
Resultado integral	\$ 470,036	\$ 455,289

Por lo que respecta a la participación no controladora en subsidiaria de Aerostar no se tienen restricciones significativas sobre la posibilidad de tener acceso a los activos o de utilizarlos para el pago de obligaciones.

Información de Airplan

Airplan registra y reporta su información financiera en IFRS tal como han sido adoptados en Colombia y sus correspondientes interpretaciones (CINIIF) emitidas por la IASB y en pesos colombianos. Para propósitos de consolidar Airplan en la Compañía, se hace una conversión a pesos mexicanos. El tipo de cambio utilizado al cierre de los ejercicios 2019 y 2018 fue de \$173.63 y \$165.29 pesos colombianos por peso mexicano, respectivamente.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

(a) Subsidiarias

Las subsidiarias son todas las entidades sobre las que la Compañía tiene el control. La Compañía controla otra entidad cuando está expuesta a, o tiene derecho a, rendimientos variables procedentes de su relación con la entidad y tiene la capacidad de afectar a los rendimientos a través de su poder sobre la misma. Los estados financieros de subsidiarias son incorporados en los estados financieros consolidados desde la fecha en que inicia el control hasta la fecha de término de este.

Las transacciones intercompañías, los saldos, ingresos y gastos en transacciones entre compañías del grupo fueron eliminadas. Los resultados no realizados también son eliminados. Las políticas contables de las subsidiarias son uniformes con las políticas adoptadas por la Compañía. El método de contabilización utilizado por la Compañía para las combinaciones de negocios es el método de adquisición. La Compañía define una combinación de negocios como una transacción en la que obtiene el control de un negocio, mediante el cual tiene el poder para dirigir y administrar las actividades relevantes del conjunto de activos y pasivos de dicho negocio con el propósito de proporcionar un rendimiento en forma de dividendos, menores costos u otros beneficios económicos directamente a los inversionistas.

La contraprestación transferida en la adquisición de una subsidiaria es el valor razonable de los activos transferidos, los pasivos incurridos y las participaciones en el capital emitidas por la Compañía. La contraprestación transferida incluye el valor razonable de cualquier activo o pasivo que resulte de un acuerdo de contraprestación contingente. Los activos identificables adquiridos, los pasivos y pasivos contingentes asumidos en una combinación de negocios son medidos inicialmente a su valor razonable en la fecha de su adquisición. La Compañía reconoce cualquier participación no controladora en la entidad adquirida con base en la parte proporcional de la participación no controladora en los activos netos identificables de la entidad adquirida.

Los costos relacionados con la adquisición se reconocen como gastos en el estado de resultados consolidado conforme se incurren.

El crédito mercantil es medido inicialmente como el exceso de la contraprestación pagada y el valor razonable de la participación no controladora en la subsidiaria adquirida sobre el valor razonable de los activos netos identificables y los pasivos adquiridos. Si la contraprestación transferida es menor al valor razonable de los activos netos de la subsidiaria adquirida en el caso de una compra a precio de ganga, la diferencia se reconoce directamente en el estado de resultado integral consolidado. Si la combinación de negocios es alcanzada por etapas, el valor en libros a la fecha de adquisición de la participación previamente mantenida por la Compañía en la entidad adquirida, se remide a su valor razonable a la fecha de adquisición. Cualquier pérdida o ganancia que resulte de dicha remediación se reconoce en los resultados del ejercicio.

(b) Cambios en la participación de subsidiarias sin pérdida del control

Las transacciones con las participaciones no controladoras que no conducen a una pérdida de control se contabilizarán como transacciones en el capital contable; es decir, como transacciones con los accionistas en su condición de propietarios. La diferencia entre el valor razonable de la contraprestación pagada y la participación adquirida en el valor en libros de los activos netos de la subsidiaria se registra en el capital contable. Las ganancias o pérdidas por la venta de la participación no controladora también se registran en el capital contable.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

(c) Disposición de subsidiarias

Cuando la Compañía pierde el control en una entidad, cualquier participación retenida en dicha entidad se mide a su valor razonable, reconociendo el efecto en resultados. Posteriormente, dicho valor razonable es el valor en libros inicial para efectos de reconocer la participación retenida como asociada, negocio conjunto o activo financiero, según corresponda. Asimismo, los importes previamente reconocidos en otro resultado integral en relación con esa entidad se cancelan como si la Compañía hubiera dispuesto directamente de los activos o pasivos relativos. Esto implica que los importes previamente reconocidos en otro resultado integral sean reclasificados a resultados.

(d) Adquisición por etapas

La adquisición adicional en una Inversión en negocio conjunto contabilizada bajo el método de participación se considera una combinación de negocios, la cual se lleva a cabo por etapas, por lo que el valor razonable de la participación previamente adquirida se revalúa.

17.3) Conversión de monedas extranjeras

Monedas funcional y de reporte

Las partidas incluidas en los estados financieros de cada una de las entidades que conforman la Compañía se miden en la moneda del entorno económico primario donde opera cada entidad, es decir, su “moneda funcional”. El peso mexicano es la moneda de informe y funcional, y los estados financieros consolidados se presentan en miles de pesos mexicanos.

17.3.1) Consolidación de subsidiarias con moneda funcional distinta a su moneda de presentación

Los resultados y la situación financiera de Aerostar y Airplan (las cuales no tienen monedas que correspondan a economías hiperinflacionarias) que tiene una moneda funcional distinta de la moneda de informe se convierten a la moneda de informe, como se muestra a continuación:

- (i) Los activos y pasivos reconocidos en el estado de situación financiera se convierten al tipo de cambio de la fecha de cierre de dicho estado de situación financiera.
- (ii) El capital de cada estado de situación financiera presentado es convertido al tipo de cambio histórico.
- (iii) Los ingresos y gastos reconocidos en el estado de resultados se convierten al tipo de cambio promedio de cada mes (excepto cuando este promedio no es una aproximación razonable del efecto derivado de convertir los resultados a los tipos de cambio vigentes a las fechas de las operaciones; en cuyo caso se utilizaron esos tipos de cambio).
- (iv) Las diferencias en cambios resultantes se reconocen como otras partidas del resultado integral.

El crédito mercantil y los ajustes de valor razonable que surgen en la fecha de adquisición de una operación extranjera para medirlos a su valor razonable, se reconocen como activos y pasivos de la entidad extranjera y son convertidos al tipo de cambio de cierre.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

17.3.2) Operaciones en moneda extranjera y resultados por fluctuaciones cambiarias

Las transacciones en monedas extranjeras se registran en la moneda funcional aplicando los tipos de cambio vigentes a la fecha de su operación o el tipo de cambio vigente a la fecha de valuación.

Las diferencias que surgen por fluctuaciones en los tipos de cambio entre las fechas de las transacciones y la de su liquidación o valuación al cierre del ejercicio se reconocen en el estado de resultados consolidado.

17.4) Efectivo y equivalentes de efectivo

El efectivo y equivalentes de efectivo incluyen el efectivo de caja, depósitos bancarios y otras inversiones de gran liquidez, con vencimiento original de tres meses o menos, con realización inmediata y con riesgos de poca importancia por cambios en su valor. Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 el efectivo y equivalentes de efectivo consistían principalmente en depósitos bancarios en pesos y dólares e inversiones en papel bancario y gubernamental en pesos.

17.5) Derechos fiduciarios

Para la administración de los recursos de la concesión y el pago de las obligaciones a cargo de Airplan se constituye un fideicomiso al cual transfiere la totalidad de los ingresos brutos recibidos como remuneración del contrato y todos los recursos de deuda y capital que obtenga para la ejecución de la concesión.

17.6) Efectivo restringido

El efectivo restringido incluye efectivo que están restringidos en cuanto a retiro o uso. La naturaleza de las restricciones incluye restricciones impuestas por los acuerdos de financiación, fondos de agencias federales relacionados con el gasto de capital. Aerostar mantiene efectivo restringido por PFC por un monto de \$26,849 y \$2,649 al 31 de diciembre de 2019 y 2018, respectivamente. Véanse Nota 5.1.y 15.e.

El efectivo restringido se presenta como corriente si se espera que se utilice dentro de los 12 meses a partir de la fecha de presentación. Cualquier fondo restringido más allá de los 12 meses se registra como no corriente. El efectivo restringido se presenta en el estado de flujos de efectivo dentro de las actividades de inversión, ya que está relacionado con la inversión en infraestructura aeroportuaria.

17.7) Activos financieros

- a. Clasificación. - La Compañía clasifica sus activos financieros en las siguientes categorías de medición: a) aquellos que se miden a costo amortizado y b) aquellos que se miden subsecuentemente a su valor razonable (ya sea con cambios en otros resultados integrales, o en resultados), de los cuales actualmente no posee la Compañía. La clasificación depende del modelo de negocio de la Compañía para la administración de los activos financieros y de los términos contractuales de los flujos de efectivo. La Compañía reclasifica los activos financieros cuando, y solo cuando, cambia su modelo de negocio para la administración de esos activos. Los activos financieros de la Compañía se miden a costos amortizados dado que los términos contractuales cumplen con el requisito de SPPI (Solo Pago de Principal

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

Integral e intereses), y el método de negocio de la Compañía es el de recolectar los flujos de efectivo.

- b. Medición. - En el reconocimiento inicial, los activos financieros a costo amortizado se miden a su valor razonable más costos de transacción directamente atribuibles a su adquisición. Los costos de transacción de activos financieros a valor razonable (con cambios a través de resultados u otros resultados integrales) se registran en resultados en el momento en el que ocurren. Para los activos medidos a valor razonable, las ganancias y pérdidas se registrarán en resultados o en otros resultados integrales. Los activos financieros con derivados implícitos son considerados en su totalidad cuando se determine si los flujos de efectivo son únicamente pagos del principal e intereses. Las cuentas por cobrar son activos financieros no derivados con pagos fijos o determinados que no cotizan en un mercado activo. Se incluyen como activos circulantes, excepto por vencimientos mayores a 12 meses después de la fecha del estado de situación financiera. Estos son clasificados como activos no circulantes. Los préstamos y cuentas por cobrar se valúan inicialmente al valor razonable más los costos de transacción directamente atribuibles, y posteriormente al costo amortizado.
- c. Deterioro. - Las pérdidas por deterioro se presentan como pérdidas por deterioro netas dentro del resultado operativo. Las recuperaciones posteriores de importes previamente cancelados se acreditan contra la misma línea. Para las cuentas por cobrar, la Compañía aplica el enfoque simplificado permitido por la NIIF 9, que requiere que las pérdidas esperadas sobre la vida del instrumento se reconozcan desde el reconocimiento inicial de las cuentas por cobrar. Ver Nota 6.

17.8) Arrendamientos

17.8.1) En su calidad de arrendador

El arrendamiento de espacio que realiza la Compañía en su calidad de arrendador en las terminales se documenta mediante contratos, ya sea con rentas fijas mensuales o cuotas basadas en la cantidad que resulte mayor de una cuota mínima mensual o de un porcentaje de los ingresos mensuales de los arrendatarios.

Los bienes arrendados al formar parte de los bienes concesionados y al no pertenecer a la Compañía no transfieren los riesgos y beneficios relativos a la propiedad y son clasificados como arrendamientos operativos.

Los ingresos procedentes de los arrendamientos operativos se reconocen en el estado de resultados integral en ingresos de servicios no aeronáuticos de forma lineal a lo largo del plazo de arrendamiento.

17.8.2) En su calidad de arrendatario

Hasta 2018 los arrendamientos de propiedades, planta y equipo se clasificaban como arrendamientos operativos. A partir del 1 de enero de 2019, los arrendamientos se reconocen como Derecho de uso y un pasivo por arrendamiento en la fecha en que el activo arrendado está disponible para uso por la Compañía.

Los activos y pasivos por derecho de uso de activos en arrendamiento que surge de un arrendamiento de acuerdo con la NIIF 16 "Arrendamiento" se mide inicialmente sobre la base de valor presente. Los

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

pasivos por arrendamiento incluyen el valor presente neto de los siguientes pagos por arrendamiento: i) pagos fijos, menos cualquier incentivo por arrendamiento por cobrar, ii) pago de arrendamiento variable que se basa en un índice o tasa, inicialmente medido utilizando el índice o tasa a la fecha de inicio y iii) montos que la Compañía espera pagar bajo garantía de valor residual.

Los pagos de arrendamiento deben descontarse utilizando la tasa de interés implícita en el arrendamiento. En el caso de la Compañía no es factible determinar fácilmente la tasa de interés, por lo que se utiliza la tasa de endeudamiento incremental del arrendatario, que es la tasa que el arrendatario individual tendría que pagar para pedir prestados los fondos necesarios para obtener un activo de valor similar al activo por derecho de uso en un entorno económico similar con términos, seguridad y condiciones similares.

Para determinar la tasa incremental de financiamiento, la Compañía:

- Cuando sea posible, utiliza el financiamiento reciente de terceros recibido por el arrendatario como punto de partida, ajustado para reflejar los cambios en las condiciones de financiamiento desde que se recibió el financiamiento de terceros.
- Utiliza otros enfoques donde comienza con una tasa de interés libre de riesgo ajustada por el riesgo de crédito para los arrendamientos mantenidos que no cuentan con financiamiento reciente de terceros, y
- Aplica ajustes específicos al arrendamiento, por ejemplo, plazo, país, moneda y garantías.

Los pagos de arrendamiento se asignan entre el principal y el costo financiero. El costo financiero se carga a resultados durante el periodo de arrendamiento con el fin de producir una tasa de interés periódica constante sobre el saldo restante del pasivo para cada periodo.

Los activos por Derecho de uso se miden:

- Importe de la medición inicial pasivo del arrendamiento.
- Cualquier pago de arrendamiento realizado en o antes de la fecha de comienzo del arrendamiento menos cualquier incentivo de arrendamiento recibido.
- Cualquier costo directo inicial

Los activos por derecho de uso generalmente se deprecian en línea recta durante el periodo más corto entre la vida útil del activo y el plazo de arrendamiento y se presenta en el gasto de depreciación en el estado de resultados.

Los pagos asociados a los arrendamientos de corto plazo y los arrendamientos de activos de corto plazo y los de bajo valor se reconocen bajo el método de línea recta como un gasto en resultados. Los arrendamientos a corto plazo son arrendamientos con un plazo de arrendamiento de 12 meses o menos.

Al determinar el plazo del arrendamiento, la Compañía considera todos los hechos y circunstancias que crean un incentivo económico para ejercer una opción de extensión. La valuación de certeza razonable solo se revisa si ocurre un evento significativo o un cambio significativo en las circunstancias que afecta a esta evaluación y que está dentro del control del arrendatario. Al 31 de diciembre de 2019 no existen contratos por los que se tenga certeza razonable para extender plazos del arrendamiento.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

Política aplicada anterior al 1 de enero de 2019:

En su calidad de arrendador

El arrendamiento de espacio que realiza la Compañía en su calidad de arrendador en las terminales se documenta mediante contratos, ya sea con rentas fijas mensuales o cuotas basadas en la cantidad que resulte mayor de una cuota mínima mensual o de un porcentaje de los ingresos mensuales de los arrendatarios.

Los bienes arrendados al formar parte de los bienes concesionados y al no pertenecer a la Compañía no transfieren los riesgos y beneficios relativos a la propiedad y son clasificados como arrendamientos operativos.

Los ingresos procedentes de los arrendamientos operativos se reconocen como ingresos de servicios no aeronáuticos de forma lineal a lo largo del plazo de arrendamiento.

En su calidad de arrendatario

Los arrendamientos en los que una porción significativa de los riesgos y beneficios relativos a la propiedad son retenidos por el arrendador se clasifican como arrendamientos operativos. Los pagos efectuados bajo un arrendamiento operativo (neto de cualquier incentivo recibido del arrendador) se cargan al estado de resultados con base en el método de línea recta durante el periodo del arrendamiento.

Los arrendamientos de propiedades, planta y equipo en los que Airplan tiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad se clasifican como arrendamientos financieros. Los arrendamientos financieros se capitalizan al inicio del arrendamiento al menor entre el valor razonable del bien arrendado y el valor presente de los pagos mínimos del arrendamiento. Cada pago de un arrendamiento financiero se distribuye entre el pasivo y los costos financieros. Las obligaciones de un arrendamiento financiero, netas de la carga financiera, se presentan como deudas (obligaciones financieras) en corrientes o no corrientes según si el vencimiento de los pagos es inferior o no a un periodo de 12 meses. Los costos financieros se cargan a los resultados durante el periodo del arrendamiento de forma que se obtenga una tasa periódica constante de interés sobre el saldo restante del pasivo para cada periodo. Las propiedades, planta y equipo adquiridos en régimen de arrendamiento financiero se amortizan en el periodo menor entre la vida útil del activo y el plazo del arrendamiento.

17.9) Terreno, mobiliario y equipo

Las partidas de mobiliario y equipo se reconocen al costo menos su depreciación acumulada. El costo incluye los gastos directamente atribuibles a la adquisición de estos activos y todos los gastos relacionados con la ubicación del activo en el lugar y en las condiciones necesarias para que pueda operar de la forma prevista por la Compañía.

Los terrenos se reconocen al costo y no son depreciados. La depreciación del resto de las partidas de mobiliario y equipo se calcula con base en el método de línea recta para distribuir su costo a su valor residual durante sus vidas útiles estimadas. Las vidas útiles a la fecha de adquisición del mobiliario y equipo son los que se muestran a continuación:

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2019 y 2018

	31 de diciembre de	
	2019	2018
Equipo de oficina	10 a 20%	10 a 20%
Maquinaria y equipo	10 a 20%	10 a 20%
Equipo de cómputo	20 a 33%	20 a 33%
Equipo de transporte	20 a 25%	20 a 25%
Mejoras a locales arrendados	10%	10%

Los valores residuales, la vida útil y método de depreciación de los activos se revisan y ajustan, de ser necesario, de forma anual.

17.9.1) Terrenos

Los terrenos representan una extensión territorial donde se tiene la obligación para construir 450 cuartos de hotel en conjunto con el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) en Huatulco, los cuales están registrados a su costo y no son depreciables. Véase Nota 15.c

17.10) Activos intangibles

17.10.1) Concesiones

Los aeropuertos que forman parte de la Compañía realizaron el análisis de los criterios que se deben tomar en cuenta para saber si están dentro del alcance de la IFRIC 12:

- a. El otorgante controla o regula qué servicios debe proporcionar el operador con la infraestructura, a quién debe proporcionarlos, a qué precio,
 - El otorgante no necesita tener un control completo del precio; es suficiente que el precio sea regulado por el otorgante, el contrato o el regulador;
 - El otorgante puede controlar el precio a través de un mecanismo de límite, y
 - El precio puede variar desde arreglos de precios fijos hasta aquellos basados en una fórmula hasta un precio máximo.
- b. El otorgante controla, a través de la propiedad, el derecho de beneficios o de otro modo, cualquier interés residual significativo en la infraestructura al final del plazo del acuerdo.

Tomando en consideración lo anterior, dichos criterios son aplicables a cada una de las concesiones que la Compañía cuenta, es por eso que se considera que su medición y determinación estará en el alcance de la IFRIC 12. En adición a que al final de todas las concesiones todos los bienes pasan a ser propiedad de la nación en la que se encuentra ubicada la concesión.

Dentro del alcance de la IFRIC 12, los respectivos activos pueden ser clasificados como:

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

- Activos financieros: cuando el concedente establece un derecho incondicional a recibir flujos de efectivo u otros activos financieros independientemente del uso del servicio público por los usuarios.
- Activos intangibles: únicamente cuando los contratos correspondientes no establecen un derecho contractual a recibir flujos de efectivo u otros activos financieros del concedente, independientemente del uso del servicio público por parte de los usuarios. Las concesiones aeroportuarias han sido consideradas dentro de alcance de la IFRIC 12 como un activo intangible por cumplir con lo expuesto anteriormente y no se han reconocido activos financieros.

México

Los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias mexicanas, y las concesiones aeroportuarias incluyen la adquisición de las nueve concesiones aeroportuarias y los derechos adquiridos.

La amortización de las concesiones en México se calcula utilizando el método de línea recta sobre la vida útil estimada de las concesiones; (plazo original de 50 años a partir del 1 de noviembre de 1998) 29 años al 31 de diciembre de 2019.

Aerostar

El activo intangible consiste en derechos sobre la concesión aeroportuaria, y que se adicionan costos relacionados con mejora en la infraestructura aeroportuaria, se reconoce menos la amortización acumulada y las pérdidas por deterioro.

La amortización se calcula utilizando el método de línea recta durante el plazo del Acuerdo (40 años); 34 años al 31 de diciembre de 2019.

Airplan

En el caso Airplan se registra como intangible el derecho otorgado por el Contrato de Concesión No.8000011-OK y Licitación Pública No.10000001OL2010, respectivamente, a través del cual los concedentes ceden a la Compañía los ingresos regulados y no regulados correspondientes cada uno de los aeropuertos objeto de la concesión.

A su vez los costos por préstamo que tengan relación con las obras en ejecución forman parte del intangible.

El activo intangible resultante del reconocimiento y actualización de los ingresos estimados del contrato se amortiza con base en línea recta hasta el año en que considera el aseguramiento total del retorno de su inversión. La amortización se reconoce en los resultados del periodo.

La vida útil para la amortización se determinó como el tiempo que dure la concesión y la amortización se calcula con base lineal con base en los años en los que se espera la recuperación del ingreso esperado del modelo financiero que tiene la Compañía. El plazo mínimo de la concesión es al 2015; sin embargo, de conformidad con las obras complementarias realizadas y la medición del ingreso esperado contra el ingreso generado, la concesión tendrá una vida útil hasta el ejercicio 2032, 13 años al 31 de diciembre de 2019.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

17.10.2) Licencias, Operación Directa Comercial (ODC) y Derechos comerciales

Se reconocen a su costo menos la amortización acumulada y las pérdidas por deterioro reconocidas. Se amortizan en línea recta de acuerdo con la estimación de su vida útil, determinada con base en la expectativa de generación de beneficios económicos futuros y están sujetas a pruebas de deterioro cuando se identifican indicios.

Las vidas útiles estimadas al 31 de diciembre de 2019 son como sigue:

Licencias	29 años
ODC	29 años
Derechos comerciales Aerostar	33 años
Derechos comerciales Airplan	13 años

17.10.3) Crédito Mercantil

El crédito mercantil representa el exceso del costo de adquisición de una subsidiaria sobre la participación de la Compañía en el valor razonable de los activos netos identificables adquiridos determinado a la fecha de adquisición y no es sujeto a amortización. El crédito mercantil se presenta por separado en el estado de situación financiera consolidado y se reconoce a su costo menos las pérdidas acumuladas por deterioro, las cuales no se revierten. Las ganancias o pérdidas en la disposición de una entidad incluyen el valor en libros del crédito mercantil relacionado con la entidad vendida.

17.10.4) Activos intangibles adquiridos en una combinación de negocios

Cuando se adquiere un activo intangible en una combinación de negocios se reconoce a su valor razonable a la fecha de adquisición. Con posterioridad los activos intangibles adquiridos en una combinación de negocios, como los derechos comerciales, se reconocen a su costo menos la amortización acumulada y el importe acumulado de las pérdidas por deterioro. Ver vidas útiles de estos derechos en la nota 17.10.2.

17.11) Deterioro de activos

El crédito mercantil y los activos intangibles de vida útil indefinida no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas de deterioro, o con mayor frecuencia si existen eventos o circunstancias que indiquen que podrían verse afectados. Otros activos se someten a pruebas de deterioro cuando eventos o cambios en circunstancias indiquen que el valor en libros puede no ser recuperado. Se reconoce una pérdida por deterioro por el valor en libros del activo que exceda su valor recuperable. El valor recuperable es el mayor entre el valor razonable de un activo menos sus costos de disposición y su valor en uso. Para efectos de evaluar el deterioro, los activos se agrupan en los niveles más bajos para los que existan flujos de efectivos identificables por separado, que son en gran medida independientes de los flujos de efectivo de otros activos o la Compañía de activos (unidades generadoras de efectivo). Los activos no financieros deteriorados distintos al crédito mercantil se revisan para determinar la posible reversión del deterioro al final de cada periodo de reporte.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

17.12) Cuentas por pagar

Las cuentas por pagar son obligaciones con acreedores por compras de bienes o servicios adquiridos en el curso normal de las operaciones de la Compañía. Cuando se espera pagarlas en un periodo de un año o menos desde la fecha de cierre, se presentan en el pasivo circulante. En caso de no cumplir lo mencionado se presentan en el pasivo no circulante.

Las cuentas por pagar se reconocen inicialmente a su valor razonable y posteriormente se miden al costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva.

17.13) Préstamos bancarios y deuda a largo plazo

Los préstamos de instituciones financieras se reconocen inicialmente a su valor razonable, neto de los costos incurridos en la transacción. Estos financiamientos se registran posteriormente a su costo amortizado; cualquier diferencia entre los fondos recibidos (neto de los costos de transacción) y el valor de redención se reconoce en el estado de resultados consolidados durante el periodo de financiamiento, utilizando el método de tasa de interés efectiva.

17.13.1) Costos de refinanciamiento

Cuando los flujos de efectivo contractuales de un activo financiero se renegocian o modifican de otro modo y la renegociación o modificación no da lugar a la baja en cuentas de ese activo financiero, la Compañía volverá a calcular el valor en libros bruto del activo financiero y reconocerá una modificación de ganancia o pérdida en utilidad o pérdida. El valor en libros bruto del activo financiero se volverá a calcular como el valor presente de los flujos de efectivo contractuales renegociados o modificados que se descuentan a la tasa de interés efectiva original del activo financiero (o tasa de interés efectiva ajustada por crédito para los activos financieros adquiridos u originados con deterioro crediticio originados activos) o, cuando corresponda, la tasa de interés efectiva revisada. Todos los costos o comisiones incurridos ajustan el valor en libros del activo financiero modificado y se amortizan durante el plazo restante del activo financiero modificado.

17.13.2) Costos por préstamos

Los costos por préstamos específicos y generales directamente atribuibles a la construcción de activos calificables son capitalizados durante el periodo de construcción y preparación del activo para su uso. Activos calificables son aquellos que requieren un periodo sustancial para estar listos y poder ser usados (generalmente mayor a un año). Los ingresos financieros obtenidos por inversiones temporales hechas con dinero proveniente de préstamos específicos que serán utilizados para la construcción de activos calificables se disminuyen de los costos financieros elegibles para capitalización.

La capitalización de costos por préstamos en moneda extranjera que suponen la generación de intereses y pérdida por fluctuación cambiaria, únicamente se capitalizan hasta el monto de intereses que habría generado un préstamo en moneda nacional, con condiciones similares de tiempo.

17.14) Baja de pasivos financieros

La Compañía da de baja los pasivos financieros si, y solo sí, las obligaciones de la Compañía se cumplen, cancelan o expiran.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

17.15) Provisiones

Las provisiones de pasivo representan una obligación legal presente o una obligación asumida como resultado de eventos pasados en las que es probable una salida de recursos para cumplir la obligación y en las que el monto ha sido estimado confiablemente. Las provisiones no son reconocidas para pérdidas operativas futuras.

Las provisiones se miden al valor presente de los gastos que se esperan sean requeridos para cumplir la obligación utilizando una tasa antes de impuestos que refleje las consideraciones actuales del mercado del valor del dinero a través del tiempo y el riesgo específico de la obligación. El incremento de la provisión derivado del paso del tiempo se reconoce como gasto por interés.

Cuando existen obligaciones similares, la probabilidad de que se produzca una salida de recursos económicos para su liquidación se determina considerándolas en su conjunto. En estos casos, la provisión así estimada se reconoce aun y cuando la probabilidad de la salida de flujos de efectivo respecto de una partida específica considerada en el conjunto sea remota.

17.16) ISR diferido e ISR sobre dividendos

El gasto por impuestos a la utilidad comprende el impuesto causado y el diferido. El impuesto se reconoce en el estado de resultados consolidados, excepto cuando se relaciona con partidas reconocidas directamente en otras partidas de la utilidad integral o en el capital contable. En este caso, el impuesto también se reconoce en otras partidas del resultado integral o directamente en el capital contable, respectivamente.

El ISR diferido se registra con base en el método de pasivos con enfoque integral, el cual consiste en reconocer un impuesto diferido para todas las diferencias temporales entre los valores contables y fiscales de los activos y pasivos que se esperan materializar en el futuro a las tasas promulgadas a la fecha de los estados financieros consolidados. Véase Nota 13.

El impuesto a la utilidad diferido activo solo se reconoce en la medida que sea probable que se obtengan utilidades fiscales futuras contra los que se puedan utilizar las diferencias temporales pasivas.

El impuesto a la utilidad diferido de las diferencias temporales que surge de inversiones en subsidiarias es reconocido, excepto cuando el periodo de reversa de las diferencias temporales es controlado por la Compañía y es probable que las diferencias temporales no se reviertan en un futuro cercano.

Los saldos de impuestos a la utilidad diferidos, activo y pasivo se compensan cuando existe el derecho legal exigible de cada entidad a compensar impuestos corrientes activos con impuestos corrientes pasivos y cuando los impuestos a la utilidad diferidos activos y pasivos son relativos a la misma autoridad fiscal.

El cargo por impuesto a las utilidades causado se calcula con base en las leyes fiscales aprobadas en México a la fecha del estado de situación financiera consolidado.

El impuesto a la utilidad causado se compone del ISR, el cual se registra en los resultados del año en que se causan. Éste se basa en las utilidades fiscales.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

Para determinar el ISR la tasa aplicable en México del 2019 y 2018 fue 30%, la tasa aplicable para Airplan de acuerdo con la legislación colombiana para el 2019 y 2018 fue 33%, respectivamente y la tasa aplicable para Aerostar, de acuerdo con la legislación de Puerto Rico para el 2019 y 2018 fue de 10%, respectivamente.

Aerostar y Airplan cuentan con utilidades no distribuidas que, si se pagan como dividendos, estarían sujetas al impuesto a cargo del beneficiario. Existe una diferencia temporal gravable, pero no se reconoce ningún pasivo por impuestos diferidos, ya que la Compañía como entidad controladora es capaz de controlar el momento de las distribuciones de esta subsidiaria y no se espera que distribuya estos beneficios en el futuro previsible, ya que primero ambas compañías tendrían que pagar sus deudas bancarias o privadas, y posteriormente decretar los dividendos.

17.17) Beneficios a los empleados

El valor presente de las obligaciones de beneficios definidos se determina descontando los flujos de efectivo futuro estimados usando las tasas de interés de bonos corporativos de alta calidad crediticia denominados en la misma moneda en la que los beneficios serán pagados y que tienen términos de vencimiento que se aproximan a los términos de la obligación por pensiones. En aquellos países donde no existe un mercado profundo de dichos bonos se utilizan las tasas de interés de bonos gubernamentales.

El costo de interés neto se calcula aplicando la tasa de descuento al saldo neto de la obligación por beneficios definidos y al valor razonable de los activos del plan. Este costo se incluye en el gasto por beneficios a empleados en el estado de resultados consolidado.

Las ganancias y pérdidas por remediciones derivadas de ajustes por experiencia y cambios en los supuestos actuariales se reconocen en el periodo en el que ocurren directamente en otros resultados integrales. Se incluyen en los resultados acumulados en el estado de variaciones en el capital contable y los saldos del pasivo en el estado de situación financiera consolidado.

Variaciones en el valor presente de la obligación por beneficios definidos que resultan de modificaciones o reducciones del plan se reconocen inmediatamente en resultados como costos de servicios pasados.

Beneficios por terminación

Los beneficios por terminación se pagan cuando la relación laboral se termina antes de la fecha normal de retiro o cuando un empleado acepta voluntariamente la terminación a cambio de estos beneficios. El Grupo reconoce los beneficios por terminación en la primera de las siguientes fechas: a) está comprometido a poner fin a la relación laboral de los empleados de acuerdo con un plan formal detallado sin tener la posibilidad de eludir su obligación, y b) cuando la entidad reconoce costos por reestructuración de acuerdo con lo establecido en la NIC 37 e involucra pagos de beneficios por terminación. En el caso de una oferta que promueva la terminación voluntaria, los beneficios por terminación se valúan con base en el número esperado de empleados que aceptaran la oferta. Los beneficios que vencen 12 meses después de la fecha de reporte se descuentan a su valor presente. El cargo a resultados por los ejercicios concluidos al 31 de diciembre de 2019 y 2018 fue de \$1,922 y \$1,595, respectivamente. Véase Nota 4.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

Obligaciones a corto plazo

Los pasivos por sueldos y salarios, incluidos los beneficios no monetarios y permisos por enfermedad acumulados, que se esperan liquidar completamente dentro de los 12 meses posteriores al final del periodo en que los empleados prestan el servicio relacionado, se reconocen en relación con el servicio de los empleados hasta el final del periodo y se miden por los montos que se espera pagar cuando se liquiden los pasivos. Los pasivos se presentan como obligaciones circulantes por beneficios a los empleados en el estado de situación financiera consolidado.

Participación en las utilidades

El Grupo reconoce un pasivo y un gasto por participación en las utilidades con base en un cálculo que toma en cuenta la utilidad atribuible a los accionistas de la Compañía después de ciertos ajustes. El Grupo reconoce una provisión cuando está obligado contractualmente o cuando existe una práctica pasada que genera una obligación implícita.

17.18) Capital contable

El capital social, las reservas de capital y las utilidades acumuladas se expresan a su costo histórico. Las reservas de capital consisten en reserva legal, reserva para recompra de acciones propias.

17.19) Utilidad por acción básica y diluida

La utilidad por acción básica es el resultado de dividir la utilidad de la participación controladora (\$5,465,822 y \$4,987,601) entre el promedio ponderado de acciones en circulación durante 2019 y 2018. Por los periodos del 1° de enero al 31 de diciembre de 2019 y 2018, el número de acciones fue de 300 millones. La utilidad por acción básica ordinaria de 2019 y 2018, fue de \$18.22 y \$16.63, respectivamente, se expresa en pesos. La utilidad por acción diluida es igual a la utilidad por acción básica.

17.20) Información financiera por segmentos

La información por segmentos se presenta de manera consistente con los informes internos proporcionados a la Dirección General encargada de la toma de decisiones operativas, que es el órgano responsable de la toma de decisiones operativas, de asignar los recursos y evaluar el rendimiento de los segmentos de operación.

La Compañía determina y evalúa la actuación de sus aeropuertos, uno a uno, después de considerar el prorrateo de costos de personal y otros costos de "Servicios", que es la subsidiaria de la Compañía en México que contrata a ciertos empleados de la Compañía. La actuación de (Servicios) se determina y evalúa en forma separada por la Administración. Todos los aeropuertos prestan sustancialmente los mismos servicios a sus clientes. En la Nota 2 se muestra información financiera relativa a los segmentos de la Compañía, la cual incluye el Aeropuerto de Cancún y subsidiarias (Cancún) mostrando por separado dada su importancia a Aerostar Airport Holdings (Aerostar) y Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte (Airplan), el Aeropuerto de Villahermosa (Villahermosa), el Aeropuerto de Mérida (Mérida) y Servicios. La información financiera de los seis aeropuertos restantes, RH Asur, S. A. de C. V. y los de la Compañía tenedora (incluyendo la inversión de la Compañía en sus subsidiarias) han sido agrupados y se incluyen en la columna de Otros. La eliminación de la inversión de la Compañía en sus subsidiarias se incluye en la columna de Ajustes de Consolidación.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

Los recursos son asignados a los segmentos considerando la importancia que tiene cada uno de ellos en la operación de la entidad. Las operaciones entre segmentos operativos se registran a su valor de mercado.

17.21) Reconocimiento de ingresos

Las políticas contables para ingresos de la Compañía provenientes de contratos con clientes se explican en la Nota 3.

Nota 18 - Administración de riesgos financieros:

La Compañía está expuesta a riesgos financieros que se derivan de cambios en las tasas de interés, tipo de cambio, riesgo de precio, riesgo de liquidez y riesgo de crédito. La Compañía mantiene y controla las operaciones de control de tesorería y riesgos financieros globales a través de prácticas aprobadas por la Dirección General y el Consejo de Administración de la Compañía.

En esta nota se presenta información respecto de la exposición de la Compañía a cada uno de los riesgos mencionados, los objetivos, las políticas y los procedimientos de la Compañía para medir y administrar el riesgo.

Los principales riesgos a los que está sujeta la Compañía son:

- 18.1) Riesgo de mercado
 - 18.1.1) Riesgo de tasa de interés
 - 18.1.2) Riesgo de tipo de cambio
 - 18.1.3) Riesgo de precio
- 18.2) Riesgo de liquidez
- 18.3) Riesgo de crédito - calidad crediticia

18.1) Riesgos de Mercado

18.1.1) Riesgo de tasas de interés

La Compañía cuenta con préstamos bancarios para financiar parcialmente sus operaciones. Estas transacciones exponen a la Compañía al riesgo de tasa de interés, con la principal exposición al riesgo de tasas variables de interés resultantes de cambios en las tasas de referencia del mercado utilizadas (los bancos cobran intereses sobre la base de la tasa TIIE 28 días más 1.25 puntos en 2019 y 2018), que se aplican a los préstamos bancarios que tiene la Compañía con vencimiento en 2022 y 2024.

Respecto al análisis de sensibilidad se ha observado que durante 2019 y 2018 la tasa de referencia utilizada por la Compañía (TIIE) ha permanecido estable. Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 no se tienen préstamos a tasa LIBOR. Partiendo de este hecho el riesgo se considera bajo, derivado de la materialidad del posible efecto.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

18.1.2) Riesgo de tipo de cambio

La Compañía está expuesta al riesgo por cambios en el valor del peso mexicano frente al dólar estadounidense. Históricamente, una parte significativa de los ingresos generados por la Compañía (derivados principalmente de las tarifas cobradas a los pasajeros internacionales) son denominados en dólares estadounidenses, a pesar de eso, los ingresos son facturados en pesos al tipo de cambio promedio del mes anterior y de igual forma, cobrados los flujos de efectivo en pesos.

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 la Compañía está expuesta a riesgo por tipo de cambio por posición monetaria, como se muestra a continuación:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Posición monetaria:		
Activa	\$ 164,370	\$ 45,003
Pasiva	<u>(4,853)</u>	<u>(3,149)</u>
	<u>\$ 159,517</u>	<u>\$ 41,854</u>

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 el tipo de cambio fue de \$18.86 y \$19.65, respectivamente, si la divisa se hubiese debilitado en 5% en 2019 (5% en 2018) con respecto al dólar estadounidense, la Compañía hubiera tenido una pérdida por posición monetaria al cierre por un importe de \$150.4 millones en 2019 (una pérdida monetaria de \$41.1 millones en 2018). Al 10 de marzo de 2020, fecha de emisión de este reporte, el tipo de cambio era de \$20.16.

18.1.3) Riesgo de precio

El sistema de regulación tarifaria aplicable a los aeropuertos de la Compañía en México impone tarifas máximas para cada aeropuerto, las cuales no deben ser excedidas sobre una base anual. Las tarifas máximas son las cantidades máximas anuales por unidades de tráfico (un pasajero o 100 kilogramos de carga). Si se excediera dicha tarifa máxima, la autoridad gubernamental podría revocar una o más concesiones aeroportuarias de la Compañía.

La Compañía monitorea y ajusta sus ingresos de forma regular para no exceder su facturación anual a los límites establecidos por la tarifa máxima. Para el caso de las concesiones de Aerostar y Airplan, no se tiene topes máximos establecidos por el Gobierno correspondiente.

Concentraciones

Al 31 de diciembre de 2019 y de 2018, aproximadamente el 55.02% y 51.07%, de los ingresos, sin incluir ingresos por servicios de construcción, fueron generados por operaciones del Aeropuerto Internacional de Cancún.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

18.2) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez es el riesgo de que la Compañía no sea capaz de satisfacer sus requerimientos de fondos. La Administración de la Compañía ha establecido políticas, procedimientos y límites de autoridad que rigen la función de Tesorería. La Tesorería de la Compañía tiene la responsabilidad de asegurar la liquidez y de administrar el capital de trabajo con el fin de garantizar los pagos a proveedores, el servicio de la deuda y fondear los costos y gastos de la operación.

El cuadro que se presenta a continuación, muestra el análisis de los pasivos financieros de la Compañía presentados con base en el periodo entre la fecha del estado de situación financiera consolidado y la fecha de su vencimiento. Los montos presentados en el cuadro, de la siguiente página, corresponden a los flujos de efectivo no descontados, incluyendo intereses contractuales.

	Menos de 3 meses	Entre 3 meses y un año	Entre 1 y 2 años	Entre 2 y 5 años
<u>Al 31 de diciembre de 2019</u>				
Préstamos bancarios e intereses	\$ 14,639	\$ 223,596	\$ 228,073	\$ 6,446,644
Deuda a largo plazo	111,676	199,696	204,492	6,284,077
Proveedores	245,100			
Cuentas por pagar y gastos acumulados	1,378,657			
<u>31 de diciembre de 2018</u>				
Préstamos bancarios e intereses	\$ 14,506	\$ 161,009	\$ 212,959	\$ 6,829,639
Deuda a largo plazo	119,680	204,910	208,027	6,749,651
Proveedores	313,577			
Cuentas por pagar y gastos acumulados	1,557,847			

El siguiente cuadro muestra la liquidez de la Compañía a corto plazo en las fechas que se indica:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Activos corto plazo	\$ 7,845,856	\$ 6,000,912
Pasivo a corto plazo	<u>2,560,020</u>	<u>2,408,222</u>
Posición a corto plazo (liquidez)	<u>\$ 5,285,836</u>	<u>\$ 3,592,690</u>

18.3) Riesgo de crédito - calidad crediticia

Los instrumentos financieros que potencialmente son sujetos de riesgo de crédito consisten principalmente en cuentas por cobrar. Los ingresos obtenidos de cuotas a pasajeros no están garantizados y existe el riesgo para la Compañía de no poder cobrar en su totalidad los montos facturados en el caso de insolvencia por parte de sus clientes, es decir, de alguna aerolínea.

En años recientes, no se ha presentado aerolíneas que hayan reportado pérdidas substanciales, aunado a esto, los ingresos de cuotas a pasajeros provenientes de las principales aerolíneas clientes, no todos están garantizados mediante fianza u otro tipo de garantía. Por lo tanto, en caso de insolvencia por parte de alguna de las aerolíneas, la Compañía no tendría la certeza del cobro por la totalidad de las cantidades facturadas a las aerolíneas por concepto de cuotas a pasajeros. En agosto de 2010, Grupo

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

Mexicana presentó una solicitud de concurso mercantil. Grupo Mexicana debe a la Compañía \$128 millones de pesos por concepto de cuotas a pasajeros. Como resultado del concurso mercantil de Grupo Mexicana, la Compañía incrementó su reserva de cuentas incobrables en \$128 millones de pesos. Es posible que la Compañía no pueda cobrar esta cantidad.

La Compañía opera bajo tres esquemas de cobro a Aerolíneas:

- a) Crédito, conformado principalmente por Aerolíneas con las que se cuenta con un historial de vuelos frecuentes y estables;
- b) Anticipos, conformado por aerolíneas con vuelos razonablemente estables o que se encuentren en etapa de exploración de ruta o destino, y
- c) El esquema de contado compuesta por vuelos chárter y aerolíneas con nuevos vuelos.

Con esta segregación la Compañía reduce su riesgo de cobrabilidad debido a que las Aerolíneas que operan en los esquemas b) y c) no tienen cuentas por cobrar.

El efectivo y equivalentes de efectivo, no está sujeto a riesgos de crédito dado que los montos se mantienen en instituciones financieras sólidas, así también, las inversiones son sujetas a riesgo poco significativo al estar respaldadas por el gobierno federal o instituciones con altas calificaciones de mercado AAA.

18.4) Administración de capital

El objetivo de la Compañía sobre la administración de capital es salvaguardar la capacidad de la Compañía para continuar como un negocio en marcha, con el fin de proporcionar retornos para los accionistas y los beneficios para otras partes interesadas y mantener una estructura óptima de capital para reducir el costo de capital.

Estas actividades son monitoreadas mediante la revisión de información relacionada con la operación de la Compañía y de la Industria. Este esfuerzo es coordinado por la Dirección General. A través de un modelo de planeación, se formulan simulaciones detalladas de los riesgos identificados tan pronto son conocidos; los riesgos identificados se valoran en cuanto a probabilidad e impacto, y los presentan a las instancias facultadas. El resultado de todas estas actividades se informa al mercado a través de los reportes 20-F, circular única e informes trimestrales por un Comité de Inversiones que analiza, entre otros, los riesgos financieros.

18.5) Valor razonable

Los instrumentos financieros (préstamos bancarios y documentos a largo plazo) a costo amortizado, de acuerdo al método de valuación utilizado se encuentran al nivel 2. Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 no se tienen instrumentos financieros a valor razonable.

Los diferentes niveles se han definido de la siguiente manera:

Nivel 1: Los precios de cotización (no ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

Nivel 2: Precios cotizados para instrumentos similares en mercados activos; precios cotizados para instrumentos, idénticos, o similares en mercados no activos y valoraciones a través de modelos en donde todos los datos significativos son observables en los mercados activos.

Nivel 3: Las entradas para el activo o pasivo que no se basan en datos observables del mercado (es decir, datos no observables).

El valor razonable de los instrumentos financieros negociados en mercados activos está basado en precios de mercado cotizados a la fecha de cierre del estado de situación financiera consolidado. Un mercado es considerado activo si los precios de cotización están clara y regularmente disponibles a través de una bolsa de valores, comerciante, corredor, grupo de industria, servicios de fijación de precios, o agencia reguladora, y esos precios reflejan actual y regularmente las transacciones de mercado en condiciones de independencia. El precio de cotización usado para los activos financieros mantenidos por la Compañía es el precio de oferta corriente.

Nota 19 - Juicios contables críticos y fuentes clave de incertidumbre en las estimaciones:

En la aplicación de las políticas contables, la Administración de la Compañía debe hacer juicios, estimaciones y supuestos sobre los importes en libros de los activos y pasivos. Las estimaciones y supuestos relativos se basan en la experiencia histórica y otros factores que se consideran como relevantes. Los resultados reales podrían diferir de dichas estimaciones.

Estimaciones contables críticas

La información significativa sobre supuestos, estimación de incertidumbres reconocidos en los estados financieros consolidados, se describen a continuación:

19.1 Ingresos

19.2 Vida útil de la concesión de Airplan

19.3 Evaluación de deterioro del crédito mercantil

19.1 Ingresos

Conforme a lo mencionado en la Nota 18.1.3, la Administración monitorea y ajusta su ingreso de forma regular para no exceder los límites de la tarifa máxima en cada uno de los aeropuertos que opera la Compañía en México, la cual es la cantidad máxima anual de ingresos por unidad de tráfico que puede recibir y, por lo tanto, reconocer la Compañía por los servicios prestados cuyos precios están regulados.

Si la Compañía reconociera ingresos superiores a dicha tarifa máxima, la autoridad podría revocar una o más concesiones aeroportuarias, consecuentemente la Administración monitorea de forma regular los ingresos regulados en México para que estos no excedan de dicho límite. La aplicación del procedimiento establecido en los títulos de concesión para determinar las tarifas máximas y la obtención de los datos necesarios son procedimientos complejos. Entre los datos utilizados en la determinación se encuentra el tráfico de pasajeros y la estadística de carga, además de variables incluidas en el cálculo como son el Índice Nacional de Precios al Productor excluyendo el petróleo, tarifas autorizadas de servicios aeroportuarios, y Tarifa de Uso Aeroportuario.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

19.2 Vida útil de la concesión de Airplan

El término de ejecución del contrato se extiende desde la fecha de suscripción de acta de inicio de ejecución y hasta la fecha en que ocurra uno de cualquiera de los siguientes hechos:

- Que los ingresos regulados generados sean iguales a los ingresos regulados esperados, siempre y cuando para tal momento ya hayan transcurrido 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución.
- Que hayan transcurrido 25 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución independientemente de si, para el momento, los ingresos regulados generados no han igualado el valor de los ingresos regulados esperados.
- Si los ingresos regulados generados igualan a los ingresos regulados esperados antes de transcurridos 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución, la duración de la ejecución del contrato, será, en todo caso, de 15 años.

Se debe tener en cuenta, para efectos de los ingresos regulados esperados según la definición del contrato de concesión, que el ingreso regulado esperado incrementará una vez sean entregadas cada una de las obras complementarias (obligatorias o voluntarias) al concedente. La vida útil para la amortización se determinó como el tiempo que dure la concesión y la amortización se calcula con base lineal con base en los años en los que se espera la recuperación del ingreso esperado del modelo financiero que tiene la Compañía. El plazo mínimo de la concesión era al año 2022; sin embargo, de conformidad con las obras complementarias realizadas y la medición del ingreso regulado esperado contra el ingreso generado, la concesión tendrá una vida útil mínima hasta el ejercicio 2032, y de acuerdo con los términos legales la Concesión puede extenderse hasta el 2048.

La Compañía lleva a cabo un análisis de sensibilidad para determinar el grado en que posibles cambios a los supuestos utilizados para determinar la vida útil de la concesión cambian de forma significativa. Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, los ingresos esperados totales considerando las obras adicionales, es por un total de \$19,217,035 y \$23,474,154, respectivamente.

19.3 Evaluación de deterioro del crédito mercantil

El crédito mercantil se evalúa por deterioro anualmente y siempre que los eventos o cambios en las circunstancias indiquen que el valor en libros de la plusvalía se ha deteriorado, por ejemplo, debido a un cambio en las preferencias turísticas, situación económica y seguridad en los países, u otros factores que afecten los pasajeros en nuestros aeropuertos. Para determinar si el valor del crédito mercantil se ha deteriorado, la unidad generadora de efectivo a la que se ha asignado el crédito mercantil debe valorarse utilizando técnicas de valor presente. Al aplicar esta técnica de valoración, la Compañía se basa en una serie de factores, que incluyen resultados históricos, planes de negocios, pronósticos y datos de mercado. Esto se describe con más detalle en la Nota 8.1. Como se puede deducir de esta descripción, los cambios en las condiciones de estos juicios y estimaciones pueden afectar significativamente el valor evaluado de la plusvalía.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2019 y 2018

Nota 20 - Estado de flujos de efectivo:

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 el análisis de la deuda neta y los movimientos en la deuda neta se presenta a continuación:

	Deuda a largo plazo		Préstamos bancarios	
	2019	2018	2019	2018
Cuentas por pagar	\$ 311,372	\$ 324,590		\$ -
Préstamos bancarios (Nota 10)			238,235	175,515
Préstamos bancarios (Nota 10)			6,674,717	7,042,598
Deuda a largo plazo (Nota 11)	<u>6,488,569</u>	<u>6,957,678</u>		
Saldos al 31 de diciembre	<u>\$ 6,799,941</u>	<u>\$ 7,282,268</u>	<u>\$ 6,912,952</u>	<u>\$ 7,218,113</u>
Saldos al 1 de enero de la deuda neta	\$ 7,282,268	\$ 7,489,465	\$ 7,218,113	\$ 10,494,853
Intereses devengados	444,028	475,110	601,873	696,641
Adiciones				
Pagos de intereses	(486,164)	(646,418)	(578,600)	(492,653)
Pagos del principal	(205,308)		(152,047)	(3,090,124)
Efectos de conversión (Utilidad) / pérdida cambiaria	(234,883)	(35,889)	(176,387)	(166,301)
				<u>(224,303)</u>
Saldos al 31 de diciembre	<u>\$ 6,799,941</u>	<u>\$ 7,282,268</u>	<u>\$ 6,912,952</u>	<u>\$ 7,218,113</u>

Nota 21 - Evento subsecuente:

El 30 de enero de 2020, la Organización Mundial de la Salud designó el brote de la enfermedad por coronavirus 2019 (COVID-19) como una emergencia de salud pública de importancia internacional. Se han emitido advertencias y restricciones de viaje para las personas que viajan hacia y desde ciertas áreas y países donde se ha concentrado el brote de COVID-19. Las aerolíneas tienen, en algunos casos, vuelos suspendidos o reducidos temporalmente hacia y desde esas áreas y países. Actualmente no hay avisos de viaje o restricciones relacionadas con COVID-19 para México, Colombia o Puerto Rico. Creemos que el brote puede haber disminuido la demanda general de viajes aéreos. A la fecha de la emisión de los estados financieros, no es posible estimar los posibles impactos que tendrá esta situación.

Nota 22 - Autorización de los estados financieros:

Los estados financieros consolidados y sus veintidós notas son parte integrante de los estados financieros consolidados, los cuales fueron autorizados y propuestos para su emisión al Consejo de Administración el 10 de marzo de 2020, por el Lic. Adolfo Castro Rivas, Director General de Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V.

ANEXO "B"

**INFORME DEL COMITÉ DE AUDITORÍA Y PRÁCTICAS CORPORATIVAS POR LOS EJERCICIOS
CONCLUIDOS EL 31 DE DICIEMBRE DE 2021, 2020 Y 2019 DE
GRUPO AEROPORTUARIO DEL SURESTE, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS**

Informe Anual del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias al Consejo de Administración y a la Asamblea de Accionistas de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.:

En cumplimiento a lo dispuesto en los Artículos 42 y 43 de la Ley del Mercado de Valores y el Reglamento del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, informo a ustedes sobre las actividades que llevamos a cabo durante el año terminado el 31 de Diciembre de 2021. En el desarrollo de nuestro trabajo, hemos tenido presentes las recomendaciones establecidas en el Código de Mejores Prácticas Corporativas y por tratarse de una empresa registrada en el mercado de valores en los Estados Unidos de América, las disposiciones establecidas en la Ley Sarbanes-Oxley. Nos reunimos cuando menos trimestralmente y con base en un programa de trabajo, llevamos a cabo las actividades que se describen a continuación.

EVALUACIÓN DE RIESGOS

Evaluamos periódicamente la efectividad del Sistema de Administración de Riesgos establecido para la detección, medición, registro, evaluación y control de riesgos del Grupo, así como la implementación de medidas de seguimiento que aseguren su eficiente funcionamiento, concluyendo que es adecuado.

Revisamos con la Administración y los Auditores Externos e Internos, los factores críticos de riesgo que puedan afectar las operaciones del Grupo y su patrimonio, determinándose que los mismos han sido apropiadamente identificados, evaluados y administrados, así como para el programa de trabajo de auditoría interna.

CIBERSEGURIDAD

Considerando los altos riesgos que representan los accesos no autorizados a los sistemas de información del Grupo y la continuidad de operaciones en el área de tecnología de información, les dedicamos atención específica en nuestras juntas. Recurrimos a apoyos externos para tener una seguridad razonable, que existan los controles adecuados en los accesos y también, que aseguren la continuidad de operaciones en las áreas de proceso de información.

CONTROL INTERNO

Nos cercioramos que la Administración, en cumplimiento de sus responsabilidades y teniendo presente la evaluación de riesgos del Grupo, haya establecido los procesos necesarios para la aplicación y el cumplimiento de un adecuado sistema de control interno. Adicionalmente, dimos seguimiento a los

comentarios y observaciones que al respecto, hayan desarrollado los Auditores Externos e Internos en el desempeño de su trabajo.

Validamos las acciones realizadas por la empresa a fin de dar cumplimiento a la sección 404 de la Ley Sarbanes-Oxley relativa a la autoevaluación de los controles internos que la empresa efectuó y deberá reportar por el año 2021. Durante este proceso, se dio seguimiento a las medidas preventivas y correctivas implementadas relativas a aspectos de control interno que requieran mejorarse.

AUDITORÍA EXTERNA

Recomendamos al Consejo de Administración la contratación de los Auditores Externos del Grupo para el ejercicio fiscal 2021. Para este fin, nos cercioramos de su independencia y el cumplimiento de los requerimientos establecidos en la Ley y en las disposiciones del carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos. Analizamos con ellos su enfoque y programa de trabajo así como su coordinación con el área de auditoría interna y también, recibimos oportunamente los reportes requeridos.

Revisamos el programa de trabajo de la auditoría externa y su coordinación, con el área de Auditoría Interna.

Mantuvimos con los Auditores Externos una comunicación constante y directa para conocer los avances de su trabajo, las observaciones que tuvieran, y para tomar nota de los comentarios sobre su revisión a los estados financieros trimestrales y anuales. Conocimos oportunamente sus conclusiones e informes sobre los estados financieros anuales y dimos seguimiento a la implementación de las observaciones y recomendaciones que desarrollaron en el transcurso de su trabajo.

Autorizamos los honorarios pagados a los Auditores Externos por servicios de auditoría y otros servicios permitidos, asegurándonos que no interfirieran con su independencia del Grupo.

Tomando en cuenta los puntos de vista de la Administración, iniciamos el proceso de evaluación del desempeño de los Auditores Externos correspondientes al ejercicio 2021.

AUDITORÍA INTERNA

Con el fin de mantener su independencia y objetividad, el área de Auditoría Interna, le reporta funcionalmente al Comité de Auditoría y Prácticas Societarias. A continuación se describen las actividades que llevamos a cabo:

1. Con la debida oportunidad, revisamos y aprobamos su programa y presupuesto anual de actividades. Para elaborarlo, Auditoría Interna participó en el proceso de identificación de riesgos, establecimiento de controles y prueba de los mismos, para cumplir con los requerimientos de la Ley

Sarbanes-Oxley. Como consecuencia, aprobamos también, el presupuesto anual y la estructura de la función.

2. Recibimos informes periódicos relativos al avance del programa de trabajo aprobado, las variaciones que pudiera haber tenido así como las causas que las originaron.

3. Dimos seguimiento a las observaciones y sugerencias que desarrollaron y su implementación oportuna.

4. Nos aseguramos que se tuviera implementado un plan anual de capacitación.

5. Iniciamos el proceso de evaluación de la función de Auditoría Interna correspondiente al ejercicio 2021.

INFORMACIÓN FINANCIERA, POLÍTICAS CONTABLES E INFORMES A TERCEROS

Revisamos con los funcionarios responsables, el proceso de preparación de los estados financieros trimestrales y anuales de la Sociedad y recomendamos al Consejo de Administración su aprobación y autorización para ser publicados. Como parte de este proceso tomamos en cuenta la opinión y observaciones de los Auditores Externos y nos cercioramos que los criterios, las políticas contables y de información utilizados por la Administración para preparar la información financiera, sean adecuados y suficientes y que se hayan aplicado en forma consistente con el ejercicio anterior. En consecuencia, la información presentada por la Administración, refleja en forma razonable la situación financiera, los resultados de la operación y los flujos de efectivo de la Sociedad, por el año terminado el 31 de Diciembre de 2021.

Revisamos también, los reportes trimestrales y anuales que prepara la Administración para ser presentados a los accionistas, autoridades y al público en general, verificando que fueran preparados de acuerdo a las normas internacionales de contabilidad utilizando los mismos criterios contables empleados para preparar la información anual. Nuestra revisión incluyó el satisfacernos, que existe un proceso integral que proporcione una seguridad razonable sobre su contenido. Como conclusión, recomendamos al Consejo que autorizara su publicación.

Nuestra revisión incluyó también los reportes y cualquier otra información financiera requerida por los Organismos Reguladores en México y los Estados Unidos de América.

CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVIDAD, ASPECTOS LEGALES Y CONTINGENCIAS

Confirmamos la existencia y confiabilidad de los controles establecidos por el Grupo, para asegurar el cumplimiento de las diferentes disposiciones legales a que está sujeto, asegurándonos que estuviesen adecuadamente reveladas en la información financiera.

Revisamos periódicamente las diversas contingencias fiscales, legales y laborales existentes en el Grupo, vigilamos la eficacia del procedimiento establecido para su identificación y seguimiento, así como su adecuada revelación y registro.

CÓDIGO DE ÉTICA

Con el apoyo de Auditoría Interna, nos cercioramos del cumplimiento por parte del personal, del Código de Ética vigente en el Grupo, que existan procesos adecuados para su actualización y difusión al personal, así como de la aplicación de las sanciones correspondientes en los casos de violaciones detectadas.

Revisamos las denuncias recibidas en el sistema que para este fin se tiene establecido, dando seguimiento a su correcta y oportuna atención.

TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

Revisamos que las transacciones con partes relacionadas fuesen resultado de operaciones propias del negocio, a valores de mercado y que se hayan expuesto claramente en los estados financieros. Para este objeto, nos apoyamos en la función de Auditoría Interna.

EVALUACIÓN Y REMUNERACIÓN DE DIRECTIVOS RELEVANTES

El Consejo de Administración tiene establecido un Comité de Nominaciones y Compensaciones cuyas responsabilidades, entre otras, incluyen proponer al Consejo de Administración la designación del Director General y los directivos relevantes de la Sociedad, así como la evaluación de su desempeño y la determinación de su remuneración integral anual. El Comité fue informado de los niveles de remuneración propuestos para el ejercicio 2021.

ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

Llevamos a cabo reuniones del Comité con la Administración para mantenernos informados de la marcha de la sociedad y las actividades y eventos relevantes o poco usuales. También nos reunimos con los Auditores Externos e Internos, para comentar el desarrollo de su trabajo, limitaciones que pudieran haber tenido y facilitar cualquier comunicación privada que desearan tener con el Comité.

En los casos que juzgamos conveniente, solicitamos el apoyo y opinión de expertos independientes. Asimismo, no tuvimos conocimiento de posibles incumplimientos significativos a las políticas de la operación, sistema de control interno y políticas de registro contable.

Celebramos reuniones ejecutivas con la participación exclusiva de los miembros del Comité, estableciéndose durante las mismas, acuerdos y recomendaciones para la Administración.

Nuestra revisión incluyó también, los reportes y cualquier otra información financiera, requerida por los organismos reguladores en México y los Estados Unidos de América.

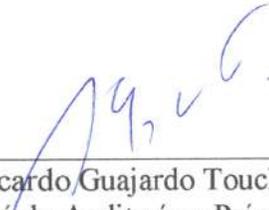
El Presidente del Comité de Auditoría reportó trimestralmente al Consejo de Administración, las actividades que se desarrollaron.

Nos cercioramos del cumplimiento de los acuerdos tomados por la Asamblea Anual de Accionistas.

Verificamos el cumplimiento de los requisitos de educación profesional y experiencia, por parte del experto financiero del Comité y de los criterios de independencia para cada uno de sus miembros, conforme a las regulaciones aplicables.

Los trabajos que llevamos a cabo, quedaron debidamente documentados en actas preparadas por cada una de las cinco reuniones que tuvimos, las cuales fueron revisadas y aprobadas oportunamente por los integrantes del Comité.

A t e n t a m e n t e



Ing. Ricardo Guajardo Touché
Presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias
22 de febrero de 2022

**Informe Anual del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias
al Consejo de Administración y a la Asamblea de Accionistas de
Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.:**

En cumplimiento a lo dispuesto en los Artículos 42 y 43 de la Ley del Mercado de Valores y el Reglamento del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, informo a ustedes sobre las actividades que llevamos a cabo durante el año terminado el 31 de Diciembre de 2020. En el desarrollo de nuestro trabajo, hemos tenido presentes las recomendaciones establecidas en el Código de Mejores Prácticas Corporativas y por tratarse de una empresa registrada en el mercado de valores en los Estados Unidos de América, las disposiciones establecidas en la Ley Sarbanes-Oxley. Nos reunimos cuando menos trimestralmente y con base en un programa de trabajo, llevamos a cabo las actividades que se describen a continuación.

EVALUACIÓN DE RIESGOS

Evaluamos periódicamente la efectividad del Sistema de Administración de Riesgos establecido para la detección, medición, registro, evaluación y control de riesgos del Grupo, así como la implementación de medidas de seguimiento que aseguren su eficiente funcionamiento, concluyendo que es adecuado.

Revisamos con la Administración y los Auditores Externos e Internos, los factores críticos de riesgo que puedan afectar las operaciones del Grupo y su patrimonio, determinándose que los mismos han sido apropiadamente identificados, evaluados y administrados.

CIBERSEGURIDAD

Considerando los altos riesgos que representan los accesos no autorizados a los sistemas de información del Grupo y la continuidad de operaciones en el área de tecnología de información, les dedicamos atención específica en nuestras juntas. Recurrimos a apoyos externos para tener una seguridad razonable, que existan los controles adecuados en los accesos y también, que aseguren la continuidad de operaciones en las áreas de proceso de información.

CONTROL INTERNO

Nos cercioramos que la Administración, en cumplimiento de sus responsabilidades y teniendo presente la evaluación de riesgos del Grupo, haya establecido los procesos necesarios para la aplicación y el cumplimiento de un adecuado sistema de control interno. Adicionalmente, dimos seguimiento a los

comentarios y observaciones que al respecto, hayan desarrollado los Auditores Externos e Internos en el desempeño de su trabajo.

Validamos las acciones realizadas por la empresa a fin de dar cumplimiento a la sección 404 de la Ley Sarbanes-Oxley relativa a la autoevaluación de los controles internos que la empresa efectuó y deberá reportar por el año 2020. Durante este proceso, se dio seguimiento a las medidas preventivas y correctivas implementadas relativas a aspectos de control interno que requieran mejorarse.

AUDITORÍA EXTERNA

Recomendamos al Consejo de Administración la contratación de los Auditores Externos del Grupo para el ejercicio fiscal 2020. Para este fin, nos cercioramos de su independencia y el cumplimiento de los requerimientos establecidos en la Ley y en las disposiciones del carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos. Analizamos con ellos su enfoque y programa de trabajo así como su coordinación con el área de auditoría interna y también, recibimos oportunamente los reportes requeridos.

Revisamos el programa de trabajo de la auditoría externa y su coordinación, con el área de Auditoría Interna.

Mantuvimos con los Auditores Externos una comunicación constante y directa para conocer los avances de su trabajo, las observaciones que tuvieran, y para tomar nota de los comentarios sobre su revisión a los estados financieros trimestrales y anuales. Conocimos oportunamente sus conclusiones e informes sobre los estados financieros anuales y dimos seguimiento a la implementación de las observaciones y recomendaciones que desarrollaron en el transcurso de su trabajo.

Autorizamos los honorarios pagados a los Auditores Externos por servicios de auditoría y otros servicios permitidos, asegurándonos que no interfirieran con su independencia del Grupo.

Tomando en cuenta los puntos de vista de la Administración, iniciamos el proceso de evaluación del desempeño de los Auditores Externos correspondientes al ejercicio 2020.

AUDITORÍA INTERNA

Con el fin de mantener su independencia y objetividad, el área de Auditoría Interna, le reporta funcionalmente al Comité de Auditoría. A continuación se describen las actividades que llevamos a cabo:

1. Con la debida oportunidad, revisamos y aprobamos su programa y presupuesto anual de actividades. Para elaborarlo, Auditoría Interna participó en el proceso de identificación de riesgos, establecimiento de controles y prueba de los mismos, para cumplir con los requerimientos de la Ley

Sarbanes-Oxley. Como consecuencia, aprobamos también, el presupuesto anual y la estructura de la función.

2. Recibimos informes periódicos relativos al avance del programa de trabajo aprobado, las variaciones que pudiera haber tenido así como las causas que las originaron.
3. Dimos seguimiento a las observaciones y sugerencias que desarrollaron y su implementación oportuna.
4. Nos aseguramos que se tuviera implementado un plan anual de capacitación.
5. Iniciamos el proceso de evaluación de la función de Auditoría Interna correspondiente al ejercicio 2020.

INFORMACIÓN FINANCIERA, POLÍTICAS CONTABLES E INFORMES A TERCEROS

Revisamos con los funcionarios responsables, el proceso de preparación de los estados financieros trimestrales y anuales de la Sociedad y recomendamos al Consejo de Administración su aprobación y autorización para ser publicados. Como parte de este proceso tomamos en cuenta la opinión y observaciones de los Auditores Externos y nos cercioramos que los criterios, las políticas contables y de información utilizados por la Administración para preparar la información financiera, sean adecuados y suficientes y que se hayan aplicado en forma consistente con el ejercicio anterior. En consecuencia, la información presentada por la Administración, refleja en forma razonable la situación financiera, los resultados de la operación y los flujos de efectivo de la Sociedad, por el año terminado el 31 de Diciembre de 2020.

Revisamos también, los reportes trimestrales y anuales que prepara la Administración para ser presentados a los accionistas, autoridades y al público en general, verificando que fueran preparados de acuerdo a las normas internacionales de contabilidad utilizando los mismos criterios contables empleados para preparar la información anual. Nuestra revisión incluyó el satisfacernos, que existe un proceso integral que proporcione una seguridad razonable sobre su contenido. Como conclusión, recomendamos al Consejo que autorizara su publicación.

Nuestra revisión incluyó también los reportes y cualquier otra información financiera requerida por los Organismos Reguladores en México y los Estados Unidos de América.

♀

CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVIDAD, ASPECTOS LEGALES Y CONTINGENCIAS

Confirmamos la existencia y confiabilidad de los controles establecidos por el Grupo, para asegurar el cumplimiento de las diferentes disposiciones legales a que está sujeto, asegurándonos que estuviesen adecuadamente reveladas en la información financiera.

Revisamos periódicamente las diversas contingencias fiscales, legales y laborales existentes en el Grupo, vigilamos la eficacia del procedimiento establecido para su identificación y seguimiento, así como su adecuada revelación y registro.

CÓDIGO DE ÉTICA

Con el apoyo de Auditoría Interna, nos cercioramos del cumplimiento por parte del personal, del Código de Ética vigente en el Grupo, que existan procesos adecuados para su actualización y difusión al personal, así como de la aplicación de las sanciones correspondientes en los casos de violaciones detectadas.

Revisamos las denuncias recibidas en el sistema que para este fin se tiene establecido, dando seguimiento a su correcta y oportuna atención.

TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

Revisamos que las transacciones con partes relacionadas fuesen resultado de operaciones propias del negocio, a valores de mercado y que se hayan expuesto claramente en los estados financieros. Para este objeto, nos apoyamos en la función de Auditoría Interna.

EVALUACIÓN Y REMUNERACIÓN DE DIRECTIVOS RELEVANTES

El Consejo de Administración tiene establecido un Comité de Nominaciones y Compensaciones cuyas responsabilidades, entre otras, incluyen proponer al Consejo de Administración la designación del Director General y los directivos relevantes de la Sociedad, así como la evaluación de su desempeño y la determinación de su remuneración integral anual. El Comité fue informado de los niveles de remuneración propuestos para el ejercicio 2020.

ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

Llevamos a cabo reuniones del Comité con la Administración para mantenernos informados de la marcha de la sociedad y las actividades y eventos relevantes o poco usuales. También nos reunimos con los Auditores Externos e Internos, para comentar el desarrollo de su trabajo, limitaciones que pudieran haber tenido y facilitar cualquier comunicación privada que desearan tener con el Comité.

En los casos que juzgamos conveniente, solicitamos el apoyo y opinión de expertos independientes. Asimismo, no tuvimos conocimiento de posibles incumplimientos significativos a las políticas de la operación, sistema de control interno y políticas de registro contable.

Celebramos reuniones ejecutivas con la participación exclusiva de los miembros del Comité, estableciéndose durante las mismas, acuerdos y recomendaciones para la Administración.

9

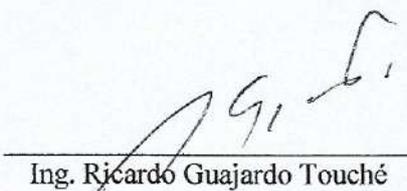
Nuestra revisión incluyó también, los reportes y cualquier otra información financiera, requerida por los organismos reguladores en México y los Estados Unidos de América.

El Presidente del Comité de Auditoría reportó trimestralmente al Consejo de Administración, las actividades que se desarrollaron.

Verificamos el cumplimiento de los requisitos de educación profesional y experiencia, por parte del experto financiero del Comité y de los criterios de independencia para cada uno de sus miembros, conforme a las regulaciones aplicables.

Los trabajos que llevamos a cabo, quedaron debidamente documentados en actas preparadas por cada una de las cinco reuniones que tuvimos, las cuales fueron revisadas y aprobadas oportunamente por los integrantes del Comité.

Atentamente



Ing. Ricardo Guajardo Touché
Presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias
22 de febrero de 2021

Informe Anual del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias al Consejo de Administración y a la Asamblea de Accionistas de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.:

En cumplimiento a lo dispuesto en los Artículos 42 y 43 de la Ley del Mercado de Valores y el Reglamento del Comité de Auditoría, informo a ustedes sobre las actividades que llevamos a cabo durante el año terminado el 31 de Diciembre de 2019. En el desarrollo de nuestro trabajo, hemos tenido presentes las recomendaciones establecidas en el Código de Mejores Prácticas Corporativas y por tratarse de una Empresa registrada en el mercado de valores en los Estados Unidos de América, las disposiciones establecidas en la Ley Sarbanes-Oxley. Nos reunimos cuando menos trimestralmente y con base en un programa de trabajo, llevamos a cabo las actividades que se describen a continuación.

EVALUACIÓN DE RIESGOS

Evaluamos periódicamente la efectividad del Sistema de Administración de Riesgos establecido para la detección, medición, registro, evaluación y control de riesgos del Grupo, así como la implementación de medidas de seguimiento que aseguren su eficiente funcionamiento, concluyendo que es adecuado.

Revisamos con la Administración y los Auditores Externos e Internos, los factores críticos de riesgo que puedan afectar las operaciones del Grupo y su patrimonio, determinándose que los mismos han sido apropiadamente identificados, evaluados y administrados.

CIBERSEGURIDAD

Considerando los altos riesgos que representan los accesos no autorizados a los sistemas de información del Grupo y la continuidad de operaciones en el área de tecnología de información, les dedicamos atención específica en nuestras juntas. Recurrimos a apoyos externos para tener una seguridad razonable, que existan los controles adecuados en los accesos y también, que aseguren la continuidad de operaciones en las áreas de proceso de información.

CONTROL INTERNO

Nos cercioramos que la Administración, en cumplimiento de sus responsabilidades y teniendo presente la evaluación de riesgos del Grupo, haya establecido los procesos necesarios para la aplicación y el cumplimiento de un adecuado sistema de control interno. En adición, dimos seguimiento a los comentarios y observaciones que al respecto, hayan desarrollado los Auditores Externos e Internos en el desempeño de su trabajo.

Validamos las acciones realizadas por la empresa a fin de dar cumplimiento a la sección 404 de la Ley Sarbanes-Oxley relativa a la autoevaluación de los controles internos que la empresa efectuó y deberá reportar por el año 2019. Durante este proceso, se dio seguimiento a las medidas preventivas y correctivas implementadas relativas a aspectos de control interno que requieran mejorarse.

AUDITORÍA EXTERNA

Recomendamos al Consejo de Administración la contratación de los Auditores Externos del Grupo para el ejercicio fiscal 2019. Para este fin, nos cercioramos de su independencia y el cumplimiento de los requerimientos establecidos en la Ley y en las disposiciones del carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de Estados Financieros básicos. Analizamos con ellos su enfoque y programa de trabajo así como su coordinación con el área de auditoría interna y también, recibimos oportunamente los reportes requeridos.

Revisamos el programa de trabajo de la auditoría externa y su coordinación, con el área de Auditoría Interna.

Mantuvimos con los Auditores Externos una comunicación constante y directa para conocer los avances de su trabajo, las observaciones que tuvieran, y para tomar nota de los comentarios sobre su revisión a los estados financieros trimestrales y anuales. Conocimos oportunamente sus conclusiones e informes sobre los estados financieros anuales y dimos seguimiento a la implementación de las observaciones y recomendaciones que desarrollaron en el transcurso de su trabajo.

Autorizamos los honorarios pagados a los Auditores Externos por servicios de auditoría y otros servicios permitidos, asegurándonos que no interfirieran con su independencia del Grupo.

Tomando en cuenta los puntos de vista de la Administración, iniciamos el proceso de evaluación del desempeño de los Auditores Externos correspondientes al ejercicio 2019.

AUDITORÍA INTERNA

Con el fin de mantener su independencia y objetividad, el área de Auditoría Interna, le reporta funcionalmente al Comité de Auditoría. A continuación se describen las actividades que llevamos a cabo:

1. Con la debida oportunidad, revisamos y aprobamos su programa y presupuesto anual de actividades. Para elaborarlo, Auditoría Interna participó en el proceso de identificación de riesgos, establecimiento de controles y prueba de los mismos, para cumplir con los requerimientos de la Ley Sarbanes-Oxley. Como consecuencia, aprobamos también, el presupuesto anual y la estructura de la función.

2. Recibimos informes periódicos relativos al avance del programa de trabajo aprobado, las variaciones que pudiera haber tenido así como las causas que las originaron.
3. Dimos seguimiento a las observaciones y sugerencias que desarrollaron y su implementación oportuna.
4. Nos aseguramos que se tuviera implementado un plan anual de capacitación.
5. Iniciamos el proceso de evaluación de la función de Auditoría Interna correspondiente al ejercicio 2019.

INFORMACIÓN FINANCIERA, POLÍTICAS CONTABLES E INFORMES A TERCEROS

Revisamos con los funcionarios responsables, el proceso de preparación de los estados financieros trimestrales y anuales de la Sociedad y recomendamos al Consejo de Administración su aprobación y autorización para ser publicados. Como parte de este proceso tomamos en cuenta la opinión y observaciones de los Auditores Externos y nos cercioramos que los criterios, las políticas contables y de información utilizados por la Administración para preparar la información financiera, sean adecuados y suficientes y que se hayan aplicado en forma consistente con el ejercicio anterior. En consecuencia, la información presentada por la Administración, refleja en forma razonable la situación financiera, los resultados de la operación y los flujos de efectivo de la Sociedad, por el año terminado el 31 de Diciembre de 2019.

Revisamos también, los reportes trimestrales y anuales que prepara la Administración para ser presentados a los accionistas, autoridades y al público en general, verificando que fueran preparados de acuerdo a las normas internacionales de contabilidad utilizando los mismos criterios contables empleados para preparar la información anual. Nuestra revisión incluyó el satisfacer, que existe un proceso integral que proporcione una seguridad razonable sobre su contenido. Como conclusión, recomendamos al Consejo que autorizara su publicación.

Nuestra revisión incluyó también los reportes y cualquier otra información financiera requerida por los Organismos Reguladores en México y los Estados Unidos de América.

Revisamos y recomendamos al Consejo de Administración, la aprobación e implementación de las normas contables que entraron en vigor en enero de 2019.

CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVIDAD, ASPECTOS LEGALES Y CONTINGENCIAS

Confirmamos la existencia y confiabilidad de los controles establecidos por el Grupo, para asegurar el cumplimiento de las diferentes disposiciones legales a que está sujeto, asegurándonos que estuviesen adecuadamente reveladas en la información financiera.

Revisamos periódicamente las diversas contingencias fiscales, legales y laborales existentes en el Grupo, vigilamos la eficacia del procedimiento establecido para su identificación y seguimiento, así como su adecuada revelación y registro.

CÓDIGO DE ÉTICA

Con el apoyo de Auditoría Interna, nos cercioramos del cumplimiento por parte del personal, del Código de Ética vigente en el Grupo, que existan procesos adecuados para su actualización y difusión al personal, así como de la aplicación de las sanciones correspondientes en los casos de violaciones detectadas.

Revisamos las denuncias recibidas en el Sistema que para este fin se tiene establecido, dando seguimiento a su correcta y oportuna atención.

TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

Revisamos que las transacciones con partes relacionadas fuesen resultado de operaciones propias del negocio, a valores de mercado y que se hayan expuesto claramente en los estados financieros. Para este objeto, nos apoyamos en la función de Auditoría Interna.

EVALUACIÓN Y REMUNERACIÓN DE DIRECTIVOS RELEVANTES

El Consejo de Administración tiene establecido un Comité de Nominaciones y Compensaciones cuyas responsabilidades, entre otras, incluyen proponer al Consejo de Administración la designación del Director General y los directivos relevantes de la Sociedad, así como la evaluación de su desempeño y la determinación de su remuneración integral anual. El Comité fue informado de los niveles de remuneración propuestos para el ejercicio 2019.

ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

Llevamos a cabo reuniones del Comité con la Administración para mantenernos informados de la marcha de la sociedad y las actividades y eventos relevantes o poco usuales. También nos reunimos con los Auditores Externos e Internos, para comentar el desarrollo de su trabajo, limitaciones que pudieran haber tenido y facilitar cualquier comunicación privada que desearan tener con el Comité.

En los casos que juzgamos conveniente, solicitamos el apoyo y opinión de expertos independientes. Asimismo, no tuvimos conocimiento de posibles incumplimientos significativos a las políticas de la operación, sistema de control interno y políticas de registro contable.

Celebramos reuniones ejecutivas con la participación exclusiva de los miembros del Comité, estableciéndose durante las mismas, acuerdos y recomendaciones para la Administración.

Nuestra revisión incluyó también, los reportes y cualquier otra información financiera, requerida por los organismos reguladores en México y los Estados Unidos de América.

El Presidente del Comité de Auditoría reportó trimestralmente al Consejo de Administración, las actividades que se desarrollaron.

Verificamos el cumplimiento de los requisitos de educación profesional y experiencia, por parte del experto financiero del Comité y de los criterios de independencia para cada uno de sus miembros, conforme a las regulaciones aplicables.

Los trabajos que llevamos a cabo, quedaron debidamente documentados en actas preparadas por cada una de las cinco reuniones que tuvimos, las cuales fueron revisadas y aprobadas oportunamente por los integrantes del Comité.

Atentamente



Ing. Ricardo Guajardo Touché
Presidente del Comité de Auditoría

20 de febrero de 2020