



**GRUPO AEROPORTUARIO DEL PACÍFICO, S.A.B. de C.V.
ANUNCIA RESULTADOS DEL TERCER TRIMESTRE 2011**

Guadalajara, Jalisco, México, 26 de octubre de 2011 - Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. (NYSE:PAC; BMV:GAP) ("la Compañía" o "GAP") reporta los resultados del tercer trimestre terminado el 30 de septiembre de 2011. Las cifras son **NO auditadas** y han sido preparadas de acuerdo con las Normas de Información Financiera Mexicanas ("NIF"). Todos los montos están expresados en pesos nominales.

Resumen de Resultados del 3T11 vs. 3T10:

- **Los ingresos totales del 3T11 aumentaron 11.7% (Ps. 128.8 millones)**, originado principalmente por los servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17) que se incrementaron en Ps. 112.6 millones (68.6%). La suma de los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos aumentó 1.7% (Ps. 16.3 millones), correspondiendo a servicios no aeronáuticos un incremento del 4.1% (Ps. 7.7 millones), y a servicios aeronáuticos un incremento de 1.1% (Ps. 8.6 millones).
- **En el 3T11 el costo del servicio aumentó 0.3%, (Ps. 0.7 millones)**; originado principalmente por los incrementos en los costos de personal, seguridad, seguros y servicios por Ps. 17.1 millones en conjunto, compensado por el decremento de los otros gastos de operación por Ps. 16.4 millones.
- El costo por **derechos de concesión aumentó 1.7% (Ps. 0.8 millones)** en el 3T11, como consecuencia del aumento en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos; así mismo el costo por **asistencia técnica se incrementó en 2.3% (Ps. 0.7 millones)**.
- **La utilidad de operación decreció 0.3% (Ps. 1.1 millones)**.
- **La UAFIDA aumentó 2.3% (Ps. 14.0 millones)**, pasando de Ps. 603.2 millones durante el 3T10 a Ps. 617.2 millones durante el 3T11. El **margen de UAFIDA** disminuyó de 54.8% en el 3T10 a 50.2% en el 3T11 (sin incluir los efectos de INIF 17 aumentó de 64.5% en el 3T10 a 64.8% en el 3T11, un aumento de 30 puntos base).
- **La utilidad neta aumentó 5.7% (Ps. 18.4 millones)**.

Para mayor información por favor visite www.aeropuertosgap.com.mx o contacte a:

En México

Miguel Aliaga, Director de Relación con Inversionistas
Rodrigo Guzmán, Director de Administración y Finanzas
Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V.
Tel: 01 (33) 38801100
maliaga@aeropuertosgap.com.mx

En los Estados Unidos

Maria Barona / Peter Majeski
i-advize Corporate Communications
Tel: 001 212 406 3690
gap@i-advize.com

Síguenos en Twitter:



<http://twitter.com/aeropuertosGAP>

Resultados de Operación

Durante el tercer trimestre de 2011 se registró un decremento de 132.5 mil **pasajeros totales**, representando una reducción del 2.6% comparado con el mismo periodo del año anterior. El tráfico de pasajeros doméstico experimentó un descenso del 4.5%, lo que representó 160.7 mil pasajeros menos, mientras que el tráfico de pasajeros internacional experimentó un alza del 1.9%, lo que representó un aumento de 28.3 mil pasajeros.

Es importante destacar que el decremento de pasajeros durante el 3T11 es originado principalmente porque el mercado aún se encuentra contraído por la suspensión de operaciones de manera indefinida de Grupo Mexicana de Aviación ("GMA"), que se dio a partir del día 28 de agosto de 2010. A pesar de que diversas aerolíneas han realizado apertura de rutas y han incrementado sus frecuencias hacia los destinos que GMA venía operando, no se ha logrado cubrir la demanda por un déficit en la oferta de asientos disponibles.

El **tráfico de pasajeros domésticos** en el 3T11 comparado con el 3T10 registró un decremento neto de 160.7 miles, originado por los decrementos en los aeropuertos de Tijuana con 99.2 miles, Guadalajara con 64.9 miles, Los Mochis con 14.9 miles, Puerto Vallarta con 14.7 miles, Guanajuato con 10.5 miles, Morelia con 8.5 miles y La Paz con 5.0 miles, los cuales fueron compensados por los incrementos en los aeropuertos de Los Cabos en 26.0 miles, Hermosillo en 24.6 miles, Mexicali en 4.5 miles, Aguascalientes y Manzanillo en 0.9 miles cada uno, respectivamente.

El decremento de pasajeros presentado durante el 3T11 en el **Aeropuerto de Tijuana** es originado principalmente por la suspensión de operaciones por parte de Interjet con destino a Toluca, por la disminución de frecuencias de Volaris a dicho destino como efecto sustitución al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, por la disminución de frecuencias con destino a Guadalajara y Monterrey de Aeroméxico y Aeroméxico Connect, siendo también afectada esta última ruta (Tijuana-Monterrey) por la disminución de frecuencias de VivaAerobus. Así mismo, Volaris suspendió operaciones con destino Puebla y Guanajuato, mientras que Aeroméxico disminuyó frecuencias a este último destino. Es importante mencionar que el aeropuerto de Tijuana ha venido mostrando una desaceleración debido a que durante el segundo semestre de 2010 la salida de GMA produjo la desaparición temporal de rutas hacia California, con lo que los pasajeros fueron transportados a dichos destinos vía el Aeropuerto de Tijuana y ello produjo un incremento temporal de tráfico en dicho aeropuerto, situación que se fue revirtiendo conforme el resto de líneas aéreas fueron realizando apertura de rutas e incremento de frecuencias hacia California.

El decremento en el **Aeropuerto de Guadalajara** se debe principalmente a la suspensión de operaciones de GMA en los destinos a Puebla, La Paz, Tijuana, Chihuahua, Monterrey, Acapulco, Los Mochis, y Puerto Vallarta, este último destino afectado también por la salida de VivaAerobus. Asimismo, es originado por la disminución de frecuencias con destino a Tijuana y Chihuahua por parte de Aeroméxico y Aeroméxico Connect, por la suspensión de operaciones de VivaAerobus con destino a Los Mochis y Acapulco, así como al decremento

de frecuencias de dicha aerolínea a destinos como Chihuahua, Monterrey, La Paz, Veracruz y Culiacán, este último también afectado por la disminución de frecuencias por parte de Volaris. Estos decrementos han sido parcialmente compensados por: i) el incremento de frecuencias por parte de Volaris con destino a México, Cancún, Mexicali y Toluca, siendo éste último beneficiado también por Interjet, ii) el incremento de frecuencias de la ruta a Cancún por parte de Interjet y Magnicharters, iii) apertura de las rutas de VivaAerobus con destino a Villahermosa y Tuxtla Gutiérrez, iv) apertura de las rutas con destino Mexicali y Hermosillo por parte de Aeroméxico, y v) el incremento de frecuencias con destino a la Ciudad de México por parte de Interjet, Aeroméxico, Aeroméxico Connect, Volaris y VivaAerobus, beneficiando así el tráfico del aeropuerto.

En lo que respecta al **Aeropuerto de Puerto Vallarta** su decremento en tráfico se debe principalmente a la suspensión de operaciones de GMA con destino a Guadalajara y México, además a la suspensión de operaciones por parte de VivaAerobus y a la disminución de frecuencias por parte de Aeroméxico Connect con destino a Guadalajara, así como a la disminución de frecuencias por parte de Aeroméxico con destino a la Ciudad de México y de VivaAerobus con destino a Monterrey.

El decremento en el **Aeropuerto de Los Mochis** se debe principalmente a la suspensión de operaciones por parte de Interjet con destino a la Ciudad de México (Cierre de Estación), a la suspensión de operaciones por parte de VivaAerobus con destino a Monterrey y Tijuana (Cierre de Estación) y a la disminución de frecuencias con destino a Los Cabos por parte de Transportes Aeropacífico.

Lo anterior se vio compensado por un incremento de pasajeros durante el 3T11 en el **Aeropuerto de Los Cabos**, originado principalmente por el incremento de frecuencias con destino a Tijuana por parte de Volaris y su apertura de ruta a la Ciudad de México, además de la apertura a esta última ruta por parte de VivaAerobus, así como a la apertura de la ruta y el incremento de frecuencias con destino a Monterrey por parte de Interjet y Magnicharters, respectivamente.

Asimismo, se presentó un incremento de pasajeros en el **Aeropuerto de Hermosillo**, ocasionado por el aumento de frecuencias por parte de Volaris, Aeroméxico Connect e Interjet con destino a la Ciudad de México, por la apertura de la ruta por parte de Interjet con destino a Guadalajara y por un incremento de frecuencias con destino a Mexicali por parte de Aeroméxico Connect.

El **tráfico de pasajeros internacionales**, presentó un incremento neto de 28.3 miles de pasajeros en el 3T11 comparado con el 3T10. Este aumento se debió principalmente al crecimiento de 99.7 miles en Guadalajara, 7.7 miles en Aguascalientes, 6.0 miles en Guanajuato, 1.4 miles en La Paz, 0.2 miles en Mexicali y 0.1 miles en Los Mochis, los cuales fueron compensados por los decrementos en los aeropuertos de Puerto Vallarta en 66.3 miles, Los Cabos en 12.7 miles, Morelia en 5.4 miles, Tijuana y Hermosillo en 0.8 miles, respectivamente, así como 0.7 miles en Manzanillo.

El incremento en el **Aeropuerto de Guadalajara** del 16.6% (99.7 miles de pasajeros) durante el 3T11 comparado con el mismo periodo del año anterior se debe principalmente a la apertura

de rutas por Volaris con destino Chicago, Fresno, Las Vegas y San Diego, además de la apertura de rutas por Aeroméxico con destino a Chicago, Las Vegas, Fresno, Sacramento y San Francisco. Así mismo, Aeroméxico reinició operaciones con destino a Ontario, Continental abrió la ruta con destino a Los Ángeles y San Francisco e incrementó el factor de ocupación originado por cambio de equipo con destino a Houston; Delta, US Airways, American Airlines y Aeroméxico incrementaron frecuencias con destino a Atlanta, Phoenix, Dallas y San Antonio, respectivamente; y finalmente Alaska Airlines abrió la ruta y Volaris incrementó frecuencias con destino a San José California.

Con respecto al **Aeropuerto de Aguascalientes** el incremento se debe principalmente a la apertura de la ruta por parte de Volaris con destino a los Ángeles y al aumento de frecuencias por parte de American Airlines con destino a Dallas, mientras que para el **Aeropuerto de Guanajuato**, el incremento es originado por la apertura de la ruta por parte de Continental con destino a los Ángeles, así como al incremento de frecuencias por parte de American Airlines con destino a Dallas.

Por otra parte, se presentó un decremento de pasajeros en el **Aeropuerto de Puerto Vallarta** del 22.1% lo que corresponde a 66.3 miles de pasajeros originado principalmente por la suspensión de operaciones de GMA, mostrando una disminución de frecuencias en los destinos de Los Ángeles, San Francisco y Chicago. Asimismo, se obtuvo una disminución de frecuencias por parte de Continental, American y US Airways con destino a sus HUBS de Houston, Dallas y Phoenix originada por la baja en la demanda, ocasionando ajustes en la oferta disponible.

Expectativas en el Corto Plazo

- La pérdida de asientos por la salida de GMA en rutas internacionales ha sido parcialmente absorbida por los principales HUBS de Estados Unidos como opción alterna para transportarse. Asimismo, conforme las diferentes aerolíneas nacionales reciban gradualmente sus pedidos de aviones para ampliar su flota, la demanda no atendida por la salida de GMA podría ser cubierta. Se estima que para el mes de Noviembre de 2011 se logre una recuperación del 58.9% (comparado con 58.4% en septiembre 2011) de los asientos previamente explotados por GMA, tanto nacional como internacional, impulsado principalmente por la apertura de diversas rutas con destino nacional e internacional por parte de Volaris, Continental, VivaAerobus y Aeroméxico.
- La incertidumbre económica en los Estados Unidos aunada a los índices de inseguridad que muestra México puede ocasionar pérdida de pasajeros en rutas desde y hacia Estados Unidos y rutas turísticas internacionales.

Pasajeros terminales domésticos (en miles):

Aeropuerto	3T10	3T11	Variación	Acum 10	Acum 11	Variación
Guadalajara	1,278.4	1,213.5	-5.1%	3,606.0	3,467.4	-3.8%
Tijuana	1,011.6	912.4	-9.8%	2,708.2	2,567.7	-5.2%
Puerto Vallarta	218.4	203.6	-6.7%	551.2	537.8	-2.4%
Los Cabos	221.2	247.1	11.7%	591.4	595.9	0.8%
Hermosillo	269.1	293.7	9.2%	790.4	811.0	2.6%
Guanajuato	136.0	125.5	-7.7%	392.3	346.9	-11.6%
Morelia	67.1	58.5	-12.7%	178.3	172.7	-3.1%
Mexicali	123.0	127.4	3.6%	341.2	363.3	6.5%
La Paz	142.4	137.4	-3.5%	407.8	384.8	-5.7%
Aguascalientes	58.2	59.1	1.6%	167.0	172.2	3.1%
Manzanillo	17.6	18.5	5.3%	58.9	62.1	5.6%
Los Mochis	61.6	46.8	-24.1%	177.9	158.9	-10.7%
Total	3,604.3	3,443.6	-4.5%	9,970.6	9,640.6	-3.3%

Pasajeros terminales internacionales (en miles):

Aeropuerto	3T10	3T11	Variación	Acum 10	Acum 11	Variación
Guadalajara	600.4	700.1	16.6%	1,707.9	1,846.6	8.1%
Tijuana	7.9	7.2	-9.8%	22.6	20.3	-10.0%
Puerto Vallarta	300.4	234.0	-22.1%	1,543.0	1,373.8	-11.0%
Los Cabos	417.2	404.5	-3.0%	1,516.0	1,516.0	0.0%
Hermosillo	19.0	18.3	-4.0%	58.4	52.5	-10.1%
Guanajuato	97.8	103.7	6.1%	253.1	289.0	14.2%
Morelia	48.4	43.0	-11.2%	157.0	103.6	-34.0%
Mexicali	0.7	0.8	24.3%	2.6	2.2	-15.6%
La Paz	4.6	6.0	29.7%	16.5	21.0	26.9%
Aguascalientes	22.6	30.3	34.0%	53.1	69.1	30.3%
Manzanillo	5.4	4.7	-12.8%	63.7	60.4	-5.3%
Los Mochis	1.1	1.1	5.0%	3.3	3.5	6.7%
Total	1,525.5	1,553.8	1.9%	5,397.3	5,358.1	-0.7%

Total de pasajeros terminales (en miles):

Aeropuerto	3T10	3T11	Variación	Acum 10	Acum 11	Variación
Guadalajara	1,878.8	1,913.6	1.9%	5,313.9	5,314.0	0.0%
Tijuana	1,019.5	919.5	-9.8%	2,730.8	2,588.0	-5.2%
Puerto Vallarta	518.7	437.6	-15.6%	2,094.2	1,911.7	-8.7%
Los Cabos	638.3	651.7	2.1%	2,107.4	2,111.9	0.2%
Hermosillo	288.1	312.0	8.3%	848.8	863.5	1.7%
Guanajuato	233.7	229.2	-1.9%	645.4	635.9	-1.5%
Morelia	115.5	101.5	-12.1%	335.3	276.3	-17.6%
Mexicali	123.6	128.2	3.7%	343.8	365.5	6.3%
La Paz	147.0	143.4	-2.5%	424.4	405.8	-4.4%
Aguascalientes	80.8	89.5	10.7%	220.1	241.3	9.6%
Manzanillo	23.0	23.3	1.0%	122.6	122.5	-0.1%
Los Mochis	62.7	47.9	-23.6%	181.2	162.4	-10.4%
Total	5,129.9	4,997.4	-2.6%	15,367.9	14,998.7	-2.4%

Resultados consolidados del tercer trimestre de 2011

Los ingresos totales del 3T11 se incrementaron 11.7% ó Ps. 128.8 millones, pasando de Ps. 1,100.0 millones en el 3T10 a Ps. 1,228.8 millones. El incremento se genera principalmente en los ingresos por adiciones a bienes concesionados (INIF 17) por Ps. 276.7 millones en el 3T11, comparado con Ps. 164.1 millones en el 3T10, incremento que representó el 87.4% del incremento en los ingresos totales. Estos ingresos se reconocen en nuestra contabilidad considerando el efecto de adopción de la Interpretación a las Normas de Información Financiera (INIF 17), pero no tiene un impacto en el flujo de efectivo, ni en el resultado de operación de la Compañía. Los montos incluidos como resultado de la adopción de INIF 17 están relacionados con la construcción comprometida en cada trimestre de acuerdo con nuestro Plan Maestro de Desarrollo.

Los márgenes y razones financieras calculadas usando “**El total de ingresos**” incluyen **ingresos por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)**, los cuales podrían no ser comparables a las razones y márgenes calculados en base a los resultados que sí tienen un impacto en los flujos de efectivo, estando dentro de ellos el margen UAFIDA y el margen de operación, entre otras razones financieras.

Ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos

La suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos se incrementó 1.7%, ó Ps. 16.3 millones, de Ps. 935.9 millones en el 3T10 a Ps. 952.2 millones en el 3T11.

- Los **ingresos por servicios aeronáuticos** se incrementaron 1.1% ó Ps. 8.6 millones en el 3T11. El incremento en los ingresos por servicios aeronáuticos se debe principalmente al aumento en los ingresos por TUA en 3.8% ó Ps. 20.4 millones, generado principalmente por el incremento en abril de 2011 del 4.4% en las Tarifas de Uso de Aeropuerto y por el incremento de tráfico de pasajeros de salida en los aeropuertos de Guadalajara, Los Cabos, Hermosillo, Aguascalientes, Mexicali y Manzanillo, aeropuertos en donde el número de pasajeros de salida en conjunto se incrementó en 43.6 mil pasajeros, pasando del 58.9% del total de pasajeros de salida en el 3T10 al 62.2% durante el 3T11. El incremento en los ingresos por TUA fueron compensados con el decremento en los ingresos por servicios de aterrizaje y estacionamiento de aeronaves que en conjunto disminuyeron 7.2% ó Ps. 11.5 millones, principalmente por la salida de GMA que se produjo gradualmente y que suspendió operaciones en definitiva el 28 de agosto de 2010, con lo que GMA operó durante dos meses del 3T10 en los aeropuertos del Grupo, mientras que durante el 3T11 no se tuvo ninguna operación asociada a dicho cliente.

- Los **ingresos por servicios no aeronáuticos** aumentaron en el 3T11 4.1% ó Ps. 7.7 millones, respecto del 3T10, debido principalmente al incremento de los ingresos por servicios de publicidad, arrendadoras de autos, arrendamiento de tiendas de conveniencia y tiendas "duty free" que en conjunto se incrementaron Ps. 10.4 millones, compensado con el decremento de los ingresos por renta de espacios a vendedores de tiempos compartidos en Ps. 3.6 millones.

El total de gastos de operación en el 3T11 aumentó 18.3% ó Ps. 130.0 millones, comparado con el 3T10, debido principalmente al aumento en Ps. 112.6 millones en los **costos por adiciones a bienes concesionados** relacionados con los efectos de INIF 17 representando el 86.6% del aumento total en gastos de operación, mientras que la suma de costo del servicio, derechos sobre bienes concesionados, asistencia técnica, depreciación y amortización se incrementaron 3.2% ó Ps. 17.4 millones.

El incremento en el total de gastos de operación fue originado principalmente por:

- El **costo del servicio** aumentó 0.3% ó Ps. 0.7 millones respecto del 3T10 por las siguientes causas:
 - El gasto de **personal** aumentó 5.6% ó Ps. 4.7 millones respecto del 3T10, principalmente por los incrementos en los rubros de sueldos y salarios por Ps. 2.8 millones e indemnizaciones por Ps. 1.9 millones.
 - El rubro de **mantenimiento** aumentó en 6.1% ó Ps. 2.7 millones respecto del 3T10, principalmente en los rubros de maquinaria y equipo en general, equipos de seguridad, equipos de bomberos y materiales para el mantenimiento general de los aeropuertos.

- El gasto por **seguridad y seguros** del 3T11 presenta un incremento del 11.6% ó Ps. 3.3 millones respecto del 3T10, principalmente por el aumento en el costo de seguridad que se relaciona con las nuevas medidas relativas a la revisión de líquidos, así como al incremento en el costo de la póliza de seguros patrimonial contratada para el periodo noviembre 2010-Octubre 2011, debido a los desastres naturales acontecidos durante 2010 en Chile y en Haití.
 - El gasto por **servicios** del 3T11 presenta un incremento del 20.0% ó Ps. 6.4 millones respecto del 3T10. El rubro de energía eléctrica aumentó Ps. 5.9 millones por el incremento en las tarifas y en el consumo de energía por ampliaciones de nuestras terminales, además a la renovación y expansión de equipos de aire acondicionado, como parte de los compromisos de inversión contenidos en los planes maestros de desarrollo de nuestros aeropuertos.
 - El rubro de **otros gastos de operación** disminuyó 25.3% ó Ps. 16.4 millones, originado principalmente por el decremento en la provisión de la reserva para cuentas de cobro dudoso por Ps. 38.5 millones, ya que en el 3T10 se provisionaron Ps. 49.9 millones de GMA, mientras que en el 3T11 se han reservado Ps. 11.1 millones de diversos clientes aeronáuticos y comerciales. Esta disminución fue compensada con los incrementos en honorarios y servicios profesionales por Ps. 30.7 millones.
- Derivado del incremento en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos el costo por **derechos sobre bienes concesionados** aumentó 1.7% ó Ps. 0.8 millones. Por su parte, el costo por **asistencia técnica** se incrementó 2.3% ó Ps. 0.7 millones, debido a que los ingresos se incrementaron en mayor medida que la suma del costo del servicio más derechos sobre bienes concesionados en valore nominales.
- El gasto por **depreciación y amortización** se incrementó 7.0% ó Ps. 15.1 millones comparado con el 3T10, debido al incremento de inversiones en activos fijos y de las mejoras realizadas a los bienes concesionados asociadas con el cumplimiento de los Planes Maestros de Desarrollo de nuestros aeropuertos, inversión que en el periodo septiembre 2010 a Septiembre de 2011 ascendió a Ps. 1,344.7 millones, principalmente dedicados a edificios terminales (Ps. 475.8 millones) y a pistas, plataformas y rodajes (Ps. 419.0 millones).
- El **costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)** se incrementó durante el 3T11 en Ps. 112.6 millones pasando de Ps. 164.1 millones en el 3T10 a Ps. 276.7 millones en 3T11. Estos montos son determinados en base a las construcciones o mejoras que se encuentran comprometidas en los Planes Maestros de Desarrollo de cada período y no tienen un impacto en el flujo de efectivo, ni en los resultados de operación de la Compañía. El incremento observado en el 3T11 se debe a que el compromiso de inversiones contenido en los Planes Maestros de Desarrollo para el 2011 es el más alto del periodo 2010-2014.

El margen de operación del 3T11 disminuyó 380 puntos base, de 35.3% en el 3T10 a 31.5% en el 3T11, principalmente por los efectos en el **ingreso - costo por adiciones a bienes concesionados** que representan 300 puntos base de la disminución (el margen de operación sin los efectos de INIF 17 disminuyó 80 puntos base, pasando de 41.5% en el 3T10 a 40.7% en el 3T11, principalmente por el aumento en los costos del servicio). La utilidad de operación disminuyó 0.3% ó Ps. 1.1 millones.

El **margen UAFIDA** disminuyó 460 puntos base de 54.8% en el 3T10 a 50.2% en el 3T11 principalmente por los efectos en el **ingreso - costo por adiciones a bienes concesionados** que representan 490 puntos base de la reducción (el margen UAFIDA sin considerar los efectos de INIF 17 se incrementó en 30 puntos base, pasando de 64.5% en el 3T10 a 64.8% en el 3T11). Como se mencionó previamente, los márgenes y razones financieras que incluyen **los ingresos y costos por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)**, podrían no ser comparables a las razones y márgenes calculados en base a los resultados que sí tienen un impacto en los flujos de efectivo. Por lo tanto, aunque los márgenes de operación y UAFIDA disminuyeron al incluir los efectos de INIF 17, **los resultados nominales de la utilidad de operación y de la UAFIDA no fueron afectados.**

El **resultado integral de financiamiento** presentó una variación positiva de Ps. 24.8 millones en el 3T11 respecto del 3T10, pasando de un ingreso de Ps. 13.2 millones en el 3T10 a Ps. 38.0 millones en el 3T11. Esta variación se compone principalmente por el efecto de las diferencias en cambios que pasó de una pérdida cambiaria de Ps. 2.3 millones a una ganancia cambiaria de Ps. 35.5 millones generando un incremento de Ps. 37.8 millones, debido en parte a que durante el 3T10 se experimentó una revaluación del peso contra el dólar del 1.2%, mientras que durante el 3T11 hubo una devaluación del peso contra el dólar del 13.4%. Este efecto fue compensado por la disminución en los ingresos por intereses, que pasó de Ps. 16.5 millones en el 3T10 a Ps. 4.6 millones en el 3T11, originando una reducción de Ps. 11.9 millones.

La utilidad neta del 3T11 fue mayor en Ps. 18.4 millones (5.7%) respecto del 3T10, impulsada por el incremento del resultado integral de financiamiento en Ps. 24.8 millones, principalmente.

Resumen de resultados consolidados del tercer trimestre de 2011 (en miles de pesos):

	3T10	3T11	Variación
Servicios Aeronáuticos	745,615	754,172	1.1%
Servicios No Aeronáuticos	190,306	198,020	4.1%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	164,132	276,695	68.6%
Ingresos Totales	1,100,053	1,228,887	11.7%
Costo de servicios	254,340	255,072	0.3%
Costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	164,132	276,695	68.6%
Subtotal Costos	418,472	531,767	27.1%
Utilidad de operación	388,536	387,408	-0.3%
UAFIDA	603,227	617,230	2.3%
Utilidad Neta	324,312	342,757	5.7%
Utilidad Neta por acción (Pesos)	0.5781	0.6110	5.7%
Utilidad Neta por ADS (US dollars)	0.4198	0.4437	5.7%
Margen de utilidad de operación %	35.3%	31.5%	-10.7%
Margen de utilidad de operación % (sin INIF 17)	41.5%	40.7%	-2.0%
Margen de UAFIDA %	54.8%	50.2%	-8.4%
Margen de UAFIDA % (sin INIF 17)	64.5%	64.8%	0.6%
Subtotal Costos / Ingresos Totales %	38.0%	43.3%	13.8%
Costo de servicios / Ingresos Totales (sin INIF 17 %)	27.2%	26.8%	-1.4%

- Los dólares fueron convertidos de pesos a dólares al tipo de cambio de Ps. 13.7701 por dólar estadounidense (Publicado por the Board of Governors of the Federal Reserve a la compra del mediodía del 30 de septiembre de 2011).

Otros datos importantes del tercer trimestre de 2011 (en miles):

	3T10	3T11	Variación
Pasajeros Totales	5,129.9	4,997.4	-2.6%
Volumen de Carga Total (en unidades de tráfico)	432.5	395.9	-8.5%
Unidades de Tráfico Total	5,562.4	5,393.3	-3.0%
Servicios Aeronáuticos y No aeronáuticos por pasajero (Pesos)	182.4	190.5	4.4%
Servicios Aeronáuticos por UT (Pesos)	134.0	139.8	4.3%
Servicios No Aeronáuticos por pasajeros (Pesos)	37.1	39.6	6.8%
Costo de servicios por UT (Pesos)	45.7	47.3	3.4%

UT= Unidades de tráfico representa un pasajero o unidad de carga (una unidad de carga = 100 kilogramos de carga).

Costo de operación del tercer trimestre de 2011 (en miles de pesos):

	3T10	3T11	Variación
Personal	84,266	88,947	5.6%
Mantenimiento	44,180	46,866	6.1%
Seguridad y seguros	28,914	32,265	11.6%
Servicios (luz, teléfono, combustibles, etc.)	32,098	38,516	20.0%
Otros gastos de operación	64,882	48,478	-25.3%
Costo de servicios	254,340	255,072	0.3%
Costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	164,132	276,695	68.6%
Derechos sobre bienes concesionados	46,606	47,404	1.7%
Asistencia técnica	31,749	32,486	2.3%
Subtotal Gastos de Operación	496,826	611,656	23.1%
Depreciación	23,169	27,806	20.0%
Amortización	191,521	202,016	5.5%
Total Depreciación y amortización	214,691	229,823	7.0%
Total Gastos de Operación	711,517	841,479	18.3%

Resultados consolidados de enero a septiembre de 2011

Los ingresos totales de enero a septiembre de 2011 se incrementaron 13.3% ó Ps. 432.5 millones, comparado con el mismo período del 2010, pasando de Ps. 3,250.3 millones a Ps. 3,682.8 millones. El incremento en los ingresos totales se debe principalmente a la variación positiva de Ps. 382.8 millones en los ingresos por adiciones a bienes concesionados (INIF 17) que representó el 88.5% del incremento total de ingresos, pasando de Ps. 447.3 millones en el período de enero a septiembre de 2010 a Ps. 830.1 millones del mismo período del 2011. Estos ingresos se reconocen a partir del ejercicio 2010 en nuestra contabilidad considerando el efecto de adopción de la Interpretación a las Normas de Información Financiera (INIF 17), pero no tiene un impacto en el flujo de efectivo, ni en los resultados de operación de la Compañía. Los montos incluidos como resultado de la adopción de INIF 17 están relacionados con los compromisos de construcción asumidos por los aeropuertos de la Compañía en sus Planes Maestros de Desarrollo. La INIF 17 "Contratos de Concesión de Servicios" fue aprobada por el Consejo Mexicano para la Investigación y Desarrollo de Normas de Información Financiera (CINIF) el 9 de diciembre de 2009, y tiene como objetivo el proporcionar una aclaración respecto del tratamiento contable a seguir sobre los contratos de concesión de servicios que se otorgan en México, mediante los cuales los Gobiernos proporcionan a entidades del sector privado una concesión para prestar servicios que por su naturaleza se consideran como públicos.

Los márgenes y razones financieras calculadas usando “**El total de ingresos**” incluyen **ingresos por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)**, los cuales no tienen un impacto en los flujos de efectivo, ni en el resultado de operación de la Compañía y podrían no ser comparables a las razones y márgenes calculados en base a los resultados que sí tienen un impacto en los flujos de efectivo, como el margen UAFIDA y el margen de operación, entre otras razones financieras.

Ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos

La suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos se incrementó 1.8%, ó Ps. 49.8 millones, pasando de Ps. 2,803.0 millones en el período de enero a septiembre de 2010 a Ps. 2,852.8 millones en el mismo período del 2011.

- Los **ingresos por servicios aeronáuticos** se incrementaron 1.2%, ó Ps. 26.7 millones en el período de enero a septiembre de 2011, debido principalmente a la variación positiva de los ingresos por Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA) y los ingresos por servicios complementarios, que en conjunto se incrementaron 1.7% ó Ps. 32.4 millones. El incremento en dichos ingresos se debe principalmente a que la variación en las Tarifas Máximas negociadas con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes durante el 2009 y que entraron en vigor el primero de enero de 2010, tuvieron su reflejo en las tarifas específicas por TUA, aterrizajes y otros servicios aeroportuarios a partir de abril de 2010, mientras para el 2011 dichas tarifas específicas estuvieron vigentes desde el 1º de enero recibiendo un nuevo incremento a partir de abril 2011 del 4.4%. Estos efectos positivos se han visto compensados por una reducción en el tráfico de pasajeros del periodo enero-septiembre de 2011 en comparación con el mismo periodo del año 2010 del 2.4%, generado principalmente por la salida de GMA y la situación económica mundial. Los ingresos por Tarifas de Uso de Aeropuerto en el período de enero a septiembre de 2011 tuvieron un incremento del 1.4% ó Ps. 24.9 millones, debido fundamentalmente al incremento en las Tarifas de Uso de Aeropuerto como resultado de la entrada en vigor de las nuevas Tarifas Máximas del 2010 que se produjo en abril de 2010, por lo tanto durante los primeros nueve meses del año 2010 solo tuvieron efecto en seis meses, mientras que en 2011 han tenido vigencia durante todo el periodo enero-septiembre.

- Los **ingresos por servicios no aeronáuticos** se incrementaron Ps. 23.0 millones o el 4.1% en el período de enero a septiembre de 2011. Los principales incrementos correspondieron a los ingresos por publicidad, arrendadoras de autos, renta de espacios en terminal, tiendas de conveniencia, estacionamientos y tiendas “duty free”, que en conjunto se incrementaron 6.7% ó Ps. 26.3 millones. Mientras que el ingreso por espacios dedicados a desarrolladores de tiempos compartidos disminuyeron 9.3% ó Ps. 6.1 millones en el mismo período.

El total de los costos y gastos de operación en el período de enero a septiembre de 2011 se incrementó 20.8% ó Ps. 429.4 millones respecto del mismo periodo de 2010, debido principalmente al aumento en Ps. 382.7 millones en los **costos por adiciones a bienes concesionados** relacionados con los efectos de INIF 17 que representó el 89.1% del total del incremento en costos y gastos de operación, mientras que la suma de costo del servicio, derechos sobre bienes concesionados, asistencia técnica, depreciación y amortización se incrementaron Ps. 46.6 millones ó 2.9%.

El incremento en el total de gastos de operación fue originado principalmente por:

- El **costo del servicio** en el período de enero a septiembre de 2011, aumentó 2.6% ó Ps. 18.6 millones respecto del mismo período de 2010, por las siguientes causas:
 - El gasto de **personal** se incrementó 6.3% ó Ps. 16.4 millones de enero a septiembre de 2011 comparado con el mismo período de 2010, derivado principalmente de los incrementos en los rubros de sueldos y salarios por Ps. 7.3 millones, indemnizaciones por Ps. 4.6 millones y cargas sociales y provisión de aguinaldo por Ps. 2.7 millones.
 - El rubro de **mantenimiento** aumentó en 3.2% ó Ps. 4.4 millones respecto del 2010, principalmente como resultado del incremento en el gasto por limpieza como consecuencia de la expansión de los edificios terminales, al mantenimiento rutinario a subestaciones eléctricas y plantas de emergencia, a urbanizaciones y accesos, equipos de bomberos y edificios terminales de pasajeros.
 - El gasto por **seguridad y seguros** se incrementó en 12.8% ó Ps. 10.9 millones respecto del 2010, principalmente por el aumento en el costo de seguridad por las nuevas medidas de seguridad relativas a la revisión de líquidos a los pasajeros de salida, así como al incremento en el costo de la póliza de seguros patrimonial contratada para el periodo Noviembre 2010-Octubre 2011, debido a los desastres naturales acontecidos durante 2010 en Chile y en Haití.
 - El gasto por **servicios** presenta un incremento del 14.4% ó Ps. 11.6 millones respecto del 2010, principalmente por el incremento en las tarifas eléctricas durante el período de enero a septiembre de 2011, así como al incremento en los consumos por ampliaciones de nuestras terminales y la renovación y expansión de equipos de aire acondicionado, como parte de los compromisos de inversión contenidos en los planes maestros de desarrollo de nuestros aeropuertos.
 - El rubro de **otros gastos de operación** disminuyó 15.8%, ó Ps. 24.7 millones respecto del 2010, debido a que en 2010 se provisionaron Ps. 63.3 millones en reserva para cuentas de cobro dudoso (incluidos Ps. 49.9 millones correspondientes a GMA), mientras que en el 2011 sólo se han reservado Ps. 5.6 millones, generando una disminución de Ps. 57.7 millones en el gasto. Esta reducción es compensada por el incremento de honorarios profesionales en Ps. 33.0 millones, principalmente.

- Derivado del incremento en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos, el costo por **derechos sobre bienes concesionados** aumentó en 1.8% ó Ps. 2.5 millones. Por su parte, el costo por **asistencia técnica** se incrementó 1.5% ó Ps. 1.4 millones respecto del 2010, debido al mayor incremento en los ingresos totales respecto del incremento en la suma del costo del servicio más derechos sobre bienes concesionados en valores nominales.
- El gasto por **depreciación y amortización** aumentó en Ps. 24.2 millones ó 3.6%, comparado con el período de 2010, debido al incremento de obras en proceso, de nuevas inversiones en activos fijos y de las mejoras realizadas a los bienes concesionados como consecuencia del cumplimiento de los Planes Maestros de Desarrollo de nuestros aeropuertos.
- El **costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)** se incrementó Ps. 382.8 millones, pasando de Ps. 447.3 millones en el período de enero a septiembre de 2010, a Ps. 830.1 millones, del mismo período de 2011. Estos montos son determinados en base a las construcciones o mejoras que se encuentran comprometidas en los Planes Maestros de Desarrollo de cada período y no tiene un impacto en el flujo de efectivo, ni en los resultados de la Compañía. El incremento observado en el período de enero a septiembre de 2011, se debe a que el compromiso de inversiones contenido en los Planes Maestros de Desarrollo para el 2011 es el más alto para el periodo 2010-2014.

El margen de operación de 2011 disminuyó 420 puntos base, pasando de 36.5% en los primeros nueve meses del 2010 a 32.3% en el mismo período de 2011, principalmente por los efectos en el **ingreso - costo por adiciones a bienes concesionados** que representan 350 puntos base de la reducción (el margen de operación sin los efectos de INIF 17 disminuyó 70 puntos base, pasando de 42.4% en los primeros nueve meses del 2010 a 41.7% en el mismo período de 2011, principalmente por el aumento en costos de personal, seguridad y seguros, y energía eléctrica previamente mencionados). El valor nominal de la utilidad de operación se incrementó 0.3% ó Ps. 3.1 millones.

El **margen UAFIDA** de 2011, disminuyó 590 puntos base, pasando de 56.9% en los primeros nueve meses del 2010 a 51.0% en el mismo período de 2011, principalmente por los efectos en el **ingreso - costo por adiciones a bienes concesionados** que representan 570 puntos base de la reducción (el margen UAFIDA sin considerar los efectos de INIF 17 disminuyó 20 puntos base, pasando de 66.0% en los primeros nueve meses de 2010 a 65.8% en el mismo período de 2011). Como se mencionó previamente, los márgenes y razones financieras que incluyen **los ingresos y costos por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)**, podrían no ser comparables a las razones y márgenes calculados en base a los resultados que sí tienen un impacto en los flujos de efectivo. Por lo tanto, aunque los márgenes de operación y UAFIDA disminuyeron al incluir los efectos de INIF 17, **los resultados nominales de la utilidad de operación y de la UAFIDA no fueron afectados.**

El **resultado integral de financiamiento** presentó una variación positiva de Ps. 20.7 millones de enero a septiembre de 2011 comparado con el mismo período de 2010, pasando de un ingreso de Ps. 23.9 millones en el 2010 a Ps. 44.6 millones en el 2011. Este incremento se genera principalmente por el efecto de diferencia en cambios, mientras que en 2010 presentó una pérdida de Ps. 11.3 millones, en el 2011 generó una ganancia cambiaria de Ps. 14.4 millones, generando un efecto positivo total de Ps. 25.7 millones, debido en parte a que durante el período de enero a septiembre de 2010 se experimentó una revaluación del peso contra el dólar del 4.3% mientras que durante el mismo período de 2011 el peso sufrió una devaluación del 8.7%. Este efecto fue compensado con el decremento en los ingresos por intereses que pasó de Ps. 40.4 millones en el período de 2010 a Ps. 35.6 millones en 2011, generado principalmente por una disminución en el nivel de tesorería promedio del periodo enero-septiembre de 2011 respecto del mismo periodo 2010.

La utilidad neta del 2011 fue menor en Ps. 124.0 millones ó 11.8% respecto del período de enero a septiembre de 2010. La disminución se originó principalmente en el rubro de impuestos a la utilidad, que en el período de 2010 presentó un beneficio en el gasto por impuestos diferidos de Ps. 221.7 millones, mientras que en el período de 2011 se observó un beneficio en el gasto por impuestos diferidos de sólo Ps. 82.0 millones. El efecto neto en este rubro es un incremento en el impuesto del período 2011 de Ps. 139.7 millones. La variación en el impuesto diferido se debe a que en los primeros nueve meses de 2010 hubo una inflación del 2.43% mientras que en el mismo periodo de 2011 la inflación apenas alcanzó el 1.19%, lo que generó un beneficio mayor en el impuesto diferido en 2010 respecto de 2011. Adicionalmente, en el período de enero a septiembre de 2010 se cambió la tasa de amortización fiscal de la concesión en el Aeropuerto de Los Mochis generándose así un beneficio en el impuesto diferido por Ps. 73.7 millones, situación que no ocurrió en el mismo período de 2011.

Resumen de resultados consolidados de enero a septiembre de 2011 (en miles de pesos):

	Acum 10	Acum 11	Variación
Servicios Aeronáuticos	2,236,049	2,262,780	1.2%
Servicios No Aeronáuticos	566,949	589,990	4.1%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	447,347	830,085	85.6%
Ingresos Totales	3,250,346	3,682,856	13.3%
Costo de servicios	716,810	735,402	2.6%
Costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	447,347	830,085	85.6%
Subtotal Costos	1,164,157	1,565,487	34.5%
Utilidad de operación	1,187,165	1,190,292	0.3%
UAFIDA	1,849,308	1,876,593	1.5%
Utilidad Neta	1,055,058	931,061	-11.8%
Utilidad Neta por acción (Pesos)	1.8807	1.6596	-11.8%
Utilidad Neta por ADS (US dollars)	1.3658	1.2053	-11.8%
Margen de utilidad de operación %	36.5%	32.3%	-11.5%
Margen de utilidad de operación % (sin INIF 17)	42.4%	41.7%	-1.5%
Margen de UAFIDA %	56.9%	51.0%	-10.4%
Margen de UAFIDA % (sin INIF 17)	66.0%	65.8%	-0.3%
Subtotal Costos / Ingresos Totales %	35.8%	42.5%	18.7%
Costo de servicios / Ingresos Totales (sin INIF 17 %)	25.6%	25.8%	0.8%

- Los dólares fueron convertidos de pesos a dólares al tipo de cambio de Ps. 13.7701 por dólar estadounidense (Publicado por the Board of Governors of the Federal Reserve a la compra del mediodía del 30 de septiembre de 2011).

Otros datos importantes de enero a septiembre de 2011 (en miles de pesos):

	Acum 10	Acum 11	Variación
Pasajeros Totales	15,367.9	14,998.7	-2.4%
Volumen de Carga Total (en unidades de tráfico)	1,173.4	1,142.4	-2.6%
Unidades de Tráfico Total	16,541.2	16,141.1	-2.4%
Servicios Aeronáuticos y No aeronáuticos por pasajero (Pesos)	182.4	190.2	4.3%
Servicios Aeronáuticos por UT (Pesos)	135.2	140.2	3.7%
Servicios No Aeronáuticos por pasajeros (Pesos)	36.9	39.3	6.6%
Costo de servicios por UT (Pesos)	43.3	45.6	5.1%

UT= Unidades de tráfico representa un pasajero o unidad de carga (una unidad de carga = 100 kilogramos de carga).

Costo de operación de enero a septiembre de 2011 (en miles de pesos):

	Acum 10	Acum 11	Variación
Personal	258,797	275,199	6.3%
Mantenimiento	136,412	140,811	3.2%
Seguridad y seguros	84,706	95,565	12.8%
Servicios (luz, teléfono, combustibles, etc.)	80,883	92,507	14.4%
Otros gastos de operación	156,011	131,320	-15.8%
Costo de servicios	716,810	735,402	2.6%
Costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	447,347	830,085	85.6%
Derechos sobre bienes concesionados	139,549	142,008	1.8%
Asistencia técnica	97,332	98,768	1.5%
Subtotal Gastos de Operación	1,401,038	1,806,263	28.9%
Depreciación	70,654	93,286	32.0%
Amortización	591,489	593,015	0.3%
Total Depreciación y amortización	662,143	686,301	3.6%
Total Gastos de Operación	2,063,181	2,492,564	20.8%

Regulación Tarifaria

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes ("SCT") regula la mayoría de nuestras actividades mediante la tarifa máxima, la cual representa los ingresos aeronáuticos máximos permitidos por unidad de tráfico en cada aeropuerto.

Nuestros ingresos regulados durante los primeros nueve meses de 2011 fueron de Ps. 2,262.8 millones, resultado de un ingreso aeronáutico promedio por unidad de tráfico de Ps. 140.2. Los ingresos regulados representaron el 61.4% de los ingresos totales y el 79.3% del total de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. La SCT revisa anualmente el cumplimiento de las tarifas máximas, habiendo confirmado que la Compañía cumplió satisfactoriamente por el ejercicio de 2010.

Balance General

Al 30 de septiembre de 2011 la Compañía mantiene un saldo en efectivo y equivalentes de efectivo por Ps. 1,964.0 millones, de los cuales se mantienen en Fideicomiso Ps. 113.1 millones con destino específico para el cumplimiento del contrato de suministro de los sistemas de revisión de equipaje documentado. Adicionalmente, es importante mencionar que en el saldo de efectivo se encuentran comprendidos depósitos en garantía por un importe de Ps. 252.5 millones, que las aerolíneas han entregado a la Compañía como resultado de la negociación del nuevo Convenio de Recolección de Tarifa de Uso de Aeropuerto celebrado durante el último trimestre de 2009.

Nuestros activos principales al 30 de septiembre de 2011 consisten en el valor de la Concesión con un saldo neto de Ps. 16,001.8 millones, Derechos de Uso Aeroportuario por Ps. 2,037.5

millones y Mejoras a bienes concesionados y Activos fijos por Ps. 4,957.0 millones, representando el 56.0%, 7.1% y 17.3% del activo total, respectivamente.

El 1° de enero de 2011 entró en vigor la NIF C-5, “Pagos anticipados y otros activos” los efectos de reconocimiento de esta NIF fueron aplicables en forma retrospectiva, por lo que el saldo de los anticipos a proveedores del ejercicio 2010 por Ps. 230.6 millones se reclasificó del rubro de Mejoras a bienes concesionados al rubro de Otros activos. En los primeros nueve meses de 2011 el rubro de anticipos a proveedores ascendió a Ps. 201.2 millones.

El saldo del activo “Impuesto sobre la renta diferido e impuesto al activo”, muestra un incremento durante el período de enero a septiembre de 2011 de Ps. 282.0 millones respecto del mismo período del 2010, originado principalmente por el cambio en la NIF B-10 “Efectos de la inflación” que entró en vigor a partir de 2008, la cual requiere que los valores contables de los activos suspendan su actualización hasta que se presente un período de inflación superior al 26% en los últimos tres años, por lo tanto, nuestros valores contables de la Concesión, Derechos de Uso, Mejoras a bienes y Activos fijos son menores a los valores fiscales que sí se actualizan. El incremento se integra principalmente por el activo por ISR diferido de Concesión, Derechos de Uso, Mejoras a bienes concesionados y Activos fijos.

Inversiones de Capital

Durante el período de enero a septiembre de 2011, la Compañía ha pagado Ps. 916.2 millones por concepto de inversiones de capital, que en su gran mayoría corresponden a inversiones ejecutadas durante los primeros nueve meses del 2011 y una parte a inversiones que quedaron pendientes de pago al cierre del 2010, de conformidad con la NIF B-2 “Estado de flujos de efectivo”.

Eventos Recientes

- El 27 de abril de 2011, la Asamblea General Ordinaria de Accionistas decretó un pago de dividendos de Ps. 1,040.0 millones, a razón de Ps. 1.9231 por acción a cada una de las acciones en circulación a la fecha de la Asamblea, excluyendo las acciones recompradas por la Sociedad a dicha fecha. El 31 de mayo de 2011 fueron pagados Ps. 780.0 millones, a razón de Ps. 1.4424 pesos por acción. El segundo pago equivalente a Ps. 0.4807 pesos por acción serán pagados a cada una de las acciones en circulación (excluyendo las acciones recompradas por la Sociedad) en o antes del 30 de noviembre de 2011.
- El 27 de abril de 2011, se informó a la Asamblea General Ordinaria de Accionistas del avance respecto del fondo de recompra aprobado, recompra que alcanzó Ps. 913.8 millones (20.2 millones de acciones) de los Ps. 1,000 millones aprobados. Así mismo, en la misma Asamblea se aprobó la cancelación del importe pendiente de recomprar por Ps. 86.2 millones y se aprobó un monto máximo de recursos destinados al Fondo de Recompra para el periodo de doce meses posterior a dicha Asamblea por Ps. 473.5 millones, de los cuales al 30 de septiembre 2011 se han adquirido Ps. 458.5 millones, que representan 9.7 millones de acciones de la Serie B.

- El 3 de agosto de 2011, los Consejeros Ernesto Vega Velasco y José Manuel Rincón Gallardo Purón, integrantes del Consejo de Administración y miembros del Comité de Auditoría de la Sociedad, presentaron su renuncia. El 26 de agosto 2011 el Consejo de Administración designó por cooptación a Jaime Cortés Rocha, Francisco Glennie y Graue, José Alejandro Casas González, Carlos Bravo Almenar y León Falic como Consejeros, además de designar a Eduardo Gallastegui Armella como Consejero representante de Grupo México. Así mismo, se designó a José Alejandro Casas González, Carlos Bravo [Almenar](#) y Jaime Cortés Rocha como miembros del Comité de Auditoría. El 22 de septiembre 2011 el Consejo de Administración designó como Consejero Provisional a Carlos Cárdenas Guzmán y lo designó también como miembro del Comité de Auditoría en sustitución de José Alejandro Casas González. Por lo tanto, el Comité de Auditoría queda formado por Jaime Cortés Rocha, Carlos Bravo [Almenar](#) y Carlos Cárdenas Guzmán.

Eventos recientes (Relacionados con Grupo México)

- El 4 de agosto de 2011, GAP reportó a los Mercados que el Juzgado Noveno de Distrito en materia administrativa del Distrito Federal reconoció el amparo interpuesto por GAP y le otorgó la suspensión definitiva, ordenando a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que no emita resolución alguna respecto de la OPA anunciada por Grupo México hasta que se resuelva el juicio.
- El 3 de octubre de 2011, Grupo México anunció mediante comunicado que a esa fecha ostentaba 144.1 millones de acciones de GAP que representan el 25.7% del total de acciones en circulación y el 30.2% de las acciones que cotizan en los mercados de valores.
- El 5 de octubre de 2011, GAP informa mediante comunicado de prensa que con esa misma fecha le fue notificado que un Juez de Primera Instancia del fuero común del Distrito Federal, consideró que los artículos Décimo y Décimo Segundo de los Estatutos Sociales de la Compañía no se ajustan a la Ley del Mercado de Valores; sentencia que deberá ser revisada por un tribunal de Apelación y en su oportunidad por un tribunal Federal que pudiese revocarla y hasta entonces quedará firme. Así mismo, con fecha 18 de octubre de 2011 GAP anunció a través del mismo medio que con fecha 17 de octubre y en debido tiempo, interpuso recurso de apelación en contra de la sentencia de primera instancia dictada en el juicio iniciado por Grupo México relativo a los artículos Décimo y Décimo Segundo de los Estatutos Sociales de GAP, la cual será revisada por un tribunal de segunda instancia, de manera que dicha sentencia se encuentra sujeta a revisión por un tribunal de mayor jerarquía y por tanto, al día de hoy, no ejecutable.

Cambios en Políticas Contables

A partir del 1° de enero del 2011 entraron en vigor algunas NIF:

- B-5, Información financiera por segmentos
- B-9, Información financiera a fechas intermedias
- C-4, Inventarios
- C-5, Pagos anticipados y otros activos
- C-6, Propiedades, planta y equipo
- Mejoras a las Normas de Información Financiera 2011

A la fecha de este reporte, algunas de las NIF mencionadas han sido adoptadas por la Compañía, sin embargo aún está en proceso de determinar todos los efectos en su información financiera.

En agosto de 2010 fue publicada la INIF 19 *“Cambio derivado de la adopción de las normas internacionales de información financiera”*.

Esta INIF determina las reglas de revelación para las compañías que de manera obligatoria o voluntaria decidan adoptar las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS) como base normativa para la preparación de sus estados financieros.

Por lo tanto y en relación a esta nueva INIF, GAP informa lo siguiente:

GAP al ser una empresa pública que cotiza en la Bolsa Mexicana de Valores, de manera obligatoria deberá reportar su información financiera bajo IFRS a partir del ejercicio 2012.

La fecha prevista de adopción de GAP será el 1° de enero del año 2012, aún y cuando la adopción anticipada sea permitida.

A la fecha del presente reporte, GAP ha analizado conceptualmente las diferencias existentes entre la Normatividad Contable en México y las IFRS, sin embargo aún no determina los importes de los efectos que se tendrían que reconocer en los estados financieros una vez que se adopte esta nueva normativa, por lo tanto no está en condiciones de revelar montos o estimaciones monetarias al respecto.

* * *

Descripción de la Compañía:

Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. (GAP) opera doce aeropuertos a lo largo de la región pacífico de México, incluyendo las principales ciudades como Guadalajara y Tijuana, cuatro destinos turísticos en Puerto Vallarta, Los Cabos, La Paz y Manzanillo además de otras seis ciudades medianas tales como Hermosillo, Guanajuato, Morelia, Aguascalientes, Mexicali y Los Mochis. En febrero 2006, las acciones de GAP fueron enlistadas en la Bolsa de Valores de Nueva York bajo el símbolo de "PAC" y en la Bolsa Mexicana de Valores bajo el símbolo de "GAP".

Este comunicado de prensa puede contener en las declaraciones ciertas estimaciones. Estas declaraciones son hechos no históricos, y se basan en la visión actual de la administración de GAP de las circunstancias económicas futuras, de las condiciones de la industria, el desempeño de la compañía y resultados financieros. Las palabras "anticipada", "cree", "estima", "espera", "planea" y otras expresiones similares, relacionadas con la Compañía, tienen la intención de identificar estimaciones o previsiones. Las declaraciones relativas a la declaración o el pago de dividendos, la implementación de la operación principal y estrategias financieras y los planes de inversión de capital, la dirección de operaciones futuras y los factores o las tendencias que afectan la condición financiera, la liquidez o los resultados de operaciones son ejemplos de estimaciones declaradas. Tales declaraciones reflejan la visión actual de la gerencia y están sujetas a varios riesgos e incertidumbres. No hay garantía que los eventos esperados, tendencias o resultados ocurrirán realmente. Las declaraciones están basadas en varias suposiciones y factores, inclusive las condiciones generales económicas y de mercado, condiciones de la industria y los factores de operación. Cualquier cambio en tales suposiciones o factores podrían causar que los resultados reales difieran materialmente de las expectativas actuales.

En cumplimiento con el Art. 806 de la Ley Sarbanes Oxley y con el art. 42 de la Ley del Mercado de Valores, GAP ha establecido un sistema de denuncia que conserva y protege el anonimato ("whistle-blowing"). El teléfono en México, contratado a una empresa externa, para denunciar cualquier anomalía es el 01-800 563 00-47, ó en la página de internet www.lineadedenuncia.com/gap. Dichas denuncias serán informadas directamente al Comité de Auditoría de GAP para su investigación posterior.

Anexo A: Resultados de operación por aeropuerto (en miles de pesos):

Aeropuerto	3T10	3T11	Variación	Acum 10	Acum 11	Variación
Guadalajara						
Servicios Aeronáuticos	289,048	301,065	4.2%	806,814	832,560	3.2%
Servicios No Aeronáuticos	67,081	73,897	10.2%	187,085	206,274	10.3%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	15,745	46,407	194.7%	95,921	139,222	45.1%
Ingresos Totales	371,873	421,370	13.3%	1,089,820	1,178,056	8.1%
Utilidad de operación	173,719	217,440	25.2%	487,673	567,939	16.5%
UAFIDA	240,108	285,553	18.9%	703,890	772,463	9.7%
Tijuana						
Servicios Aeronáuticos	120,706	114,578	-5.1%	323,291	319,781	-1.1%
Servicios No Aeronáuticos	23,516	22,017	-6.4%	68,426	66,333	-3.1%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	21,768	48,528	122.9%	77,651	145,584	87.5%
Ingresos Totales	165,990	185,123	11.5%	469,367	531,698	13.3%
Utilidad de operación	61,469	49,464	-19.5%	141,139	130,333	-7.7%
UAFIDA	97,065	87,127	-10.2%	248,035	241,373	-2.7%
Puerto Vallarta						
Servicios Aeronáuticos	82,963	73,047	-12.0%	334,098	315,891	-5.4%
Servicios No Aeronáuticos	34,412	31,862	-7.4%	108,928	105,197	-3.4%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	3,152	55,649	1665.5%	55,060	166,946	203.2%
Ingresos Totales	120,527	160,558	33.2%	498,086	588,035	18.1%
Utilidad de operación	46,596	32,263	-30.8%	229,745	197,372	-14.1%
UAFIDA	75,870	61,928	-18.4%	317,217	293,006	-7.6%
Los Cabos						
Servicios Aeronáuticos	105,684	112,302	6.3%	348,277	361,640	3.8%
Servicios No Aeronáuticos	40,068	42,403	5.8%	127,507	132,237	3.7%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	26,359	102,893	290.4%	95,271	308,679	224.0%
Ingresos Totales	172,111	257,598	49.7%	571,055	802,555	40.5%
Utilidad de operación	80,403	81,181	1.0%	281,456	282,880	0.5%
UAFIDA	103,879	110,262	6.1%	352,034	363,537	3.3%

Anexo A: Resultados de operación por aeropuerto (en miles de pesos): (Continuación)

Aeropuerto	3T10	3T11	Variación	Acum 10	Acum 11	Variación
Hermosillo						
Servicios Aeronáuticos	34,222	38,875	13.6%	100,571	106,494	5.9%
Servicios No Aeronáuticos	6,066	6,389	5.3%	17,766	18,043	1.6%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	17,854	8,100	-54.6%	23,143	24,300	5.0%
Ingresos Totales	58,143	53,364	-8.2%	141,480	148,837	5.2%
Utilidad de operación	12,184	17,547	44.0%	29,152	36,441	25.0%
UAFIDA	23,968	29,697	23.9%	64,494	73,162	13.4%
Guanajuato						
Servicios Aeronáuticos	35,517	36,457	2.6%	97,872	100,236	2.4%
Servicios No Aeronáuticos	6,926	8,124	17.3%	20,439	22,587	10.5%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	24,991	9,863	-60.5%	28,448	29,588	4.0%
Ingresos Totales	67,433	54,444	-19.3%	146,759	152,410	3.9%
Utilidad de operación	13,537	15,563	15.0%	35,471	33,948	-4.3%
UAFIDA	23,830	26,958	13.1%	66,515	69,358	4.3%
Otros (1)						
Servicios Aeronáuticos	77,475	77,847	0.5%	225,127	226,178	0.5%
Servicios No Aeronáuticos	12,239	13,328	8.9%	36,799	39,319	6.8%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	54,263	5,255	-90.3%	71,853	15,766	-78.1%
Ingresos Totales	143,977	96,431	-33.0%	333,778	281,264	-15.7%
Utilidad de operación	- 12,937	- 3,369	-74.0%	- 24,799	- 22,731	-8.3%
UAFIDA	21,668	35,084	61.9%	78,900	89,766	13.8%
Total						
Servicios Aeronáuticos	745,615	754,172	1.1%	2,236,049	2,262,780	1.2%
Servicios No Aeronáuticos	190,306	198,020	4.1%	566,949	589,990	4.1%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	164,132	276,695	68.6%	447,347	830,085	85.6%
Ingresos Totales	1,100,053	1,228,887	11.7%	3,250,346	3,682,856	13.3%
Utilidad de operación	374,970	410,088	9.4%	1,179,836	1,226,183	3.9%
UAFIDA	586,388	636,608	8.6%	1,831,085	1,902,664	3.9%

(1) Otros incluye los resultados de operación de los Aeropuertos de Aguascalientes, La Paz, Los Mochis, Manzanillo, Mexicali y Morelia.

Anexo B: Balance general consolidado al 30 de septiembre, (en miles de pesos):

	2010	2011	Variación	%
Activos				
Activo Circulante				
Efectivo y equivalentes de efectivo	2,588,096	1,964,049	- 624,047	-24.1%
Instrumentos financieros con fines de negociación	240,820	250,500	9,680	4.0%
Cuentas por cobrar - Neto	241,390	211,731	- 29,659	-12.3%
Otros activos circulantes	263,935	112,595	- 151,340	-57.3%
Total activo circulante	3,334,241	2,538,875	- 795,366	-23.9%
Activo fijo - Neto	357,529	498,823	141,294	39.5%
Mejoras a bienes concesionados - Neto	3,571,881	4,458,147	886,266	24.8%
Concesiones aeroportuarias - Neto	16,433,341	16,001,831	- 431,510	-2.6%
Derechos de uso aeroportuario - Neto	2,123,642	2,037,517	- 86,125	-4.1%
Otros derechos adquiridos	804,450	783,370	- 21,080	-2.6%
Impuesto sobre la renta diferido e impuesto al activo	1,734,923	2,016,942	282,019	16.3%
Otros activos	299,935	255,272	- 44,662	-14.9%
Total Activo	28,659,940	28,590,777	- 69,163	-0.2%
Pasivo				
Pasivo circulante	738,934	1,054,648	315,714	42.7%
Pasivo largo plazo	1,369,359	1,736,680	367,321	26.8%
Total Pasivo	2,108,294	2,791,328	683,035	32.4%
Capital Contable				
Capital social	24,344,476	24,344,476	-	0.0%
Reserva legal	432,341	507,349	75,008	17.3%
Utilidad Neta Consolidada	1,055,058	931,061	- 123,997	-11.8%
Utilidades acumuladas	3,737	1,587	- 2,150	-57.5%
Reserva para recompra de acciones	716,034	14,976	- 701,059	-97.9%
Total Capital Contable	26,551,646	25,799,449	- 752,198	-2.8%
Total Pasivo y Capital Contable	28,659,940	28,590,777	- 69,163	-0.2%

Anexo C: Estado de flujos de efectivo consolidado (en miles de pesos):

	3T10	3T11	Variación	Acum 10	Acum 11	Variación
Actividades de operación						
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	398,302	418,317	5.0%	1,209,935	1,227,997	1.5%
Partidas sin impacto en el efectivo						
Obligaciones laborales al retiro	1,599	212	-86.7%	6,759	3,948	-41.6%
Participación de los Trabajadores en las Utilidades diferida	- 1,370	- 1,162	-15.2%	- 1,852	- 1,455	-21.4%
Pérdida en derivados implícitos	954	2,024	112.2%	5,227	5,385	3.0%
Actualización de Impuestos por recuperar	- 4,115	- 3,527	-14.3%	- 9,618	- 4,716	-51.0%
Instrumentos financieros con fines negociación	- 3,872	- 24,185	524.5%	38,801	16,585	-142.7%
Partidas relacionadas con actividades de inversión						
Depreciación y amortización	214,691	229,823	7.0%	662,143	686,301	3.6%
Otros	97	239	146.0%	108	5,808	5284.4%
Partidas relacionadas con actividades de financiamiento						
Intereses a cargo	26,625	16,277	-38.9%	81,678	42,207	-48.3%
Pérdida (Ganancia) en el instrumento derivado de cobertura	2,956	1,333	-54.9%	9,734	3,209	-67.0%
Flujos derivados del resultado antes de impuestos a la utilidad	635,867	639,351	0.5%	2,002,914	1,952,100	-2.5%
Flujos generados o utilizados en la operación						
(Aumento) disminución en						
Cuentas por cobrar a clientes	151,051	41,330	-72.6%	212,466	213,475	0.5%
Impuestos por recuperar y otros activos circulantes	- 81,392	- 12,264	-84.9%	- 66,827	452	-100.7%
Impuesto sobre la renta por recuperar de dividendos	-	-	0.0%	57,444	23,023	-59.9%
Aumento (disminución) en						
Derechos sobre bienes concesionados	- 18,878	- 17,457	-7.5%	- 8,168	- 18,965	132.2%
Cuentas por pagar	- 132,516	51,267	-138.7%	137,285	- 41,108	-129.9%
Impuestos a la utilidad pagados	- 9,270	- 118,389	1177.2%	- 284,085	- 424,182	49.3%
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	544,862	583,838	7.2%	2,051,031	1,704,794	-16.9%
Actividades de inversión						
Activos fijos y mejoras a bienes concesionados	- 151,358	- 347,759	129.8%	- 572,266	- 912,225	59.4%
Otros activos diferidos	- 1,944	47,009	-2517.6%	- 20,215	- 3,950	-80.5%
Flujos netos de efectivo de actividades de inversión	- 153,302	- 300,750	96.2%	- 592,481	- 916,176	54.6%
Efectivo excedente para aplicar en actividades de financiamiento	391,560	283,088	-27.7%	1,458,550	788,618	-45.9%
Actividades de financiamiento						
Dividendos decretados y pagados	- 250,000	-	-100.0%	- 1,000,000	- 780,000	-22.0%
Préstamos bancarios	-	380,219	100.0%	507,692	663,529	30.7%
Pago de préstamos	- 66,623	- 76,741	15.2%	- 181,737	- 209,987	15.5%
Recompra de acciones	- 283,966	- 458,525	61.5%	- 283,966	- 762,517	168.5%
Intereses pagados	- 31,657	- 29,961	-5.4%	- 86,027	- 84,401	-1.9%
Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento	- 632,246	- 185,008	-70.7%	- 1,044,039	- 1,173,376	12.4%
Incremento de efectivo y equivalentes de efectivo en el período	- 240,685	98,080	-140.8%	414,511	- 384,758	-192.8%
Saldo de efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del período	2,828,781	1,865,969	-34.0%	2,173,586	2,348,807	8.1%
Saldo al final del período	2,588,096	1,964,049	-24.1%	2,588,096	1,964,049	-24.1%



Anexo D: Estado de resultados consolidado (en miles de pesos):

	3T10	3T11	Variación	Acum 10	Acum 11	Variación
Ingresos						
Servicios Aeronáuticos	745,615	754,172	1.1%	2,236,049	2,262,780	1.2%
Servicios No Aeronáuticos	190,306	198,020	4.1%	566,949	589,990	4.1%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	164,132	276,695	68.6%	447,347	830,085	85.6%
Ingresos Totales	1,100,053	1,228,887	11.7%	3,250,346	3,682,856	13.3%
Gastos de operación						
Costo de servicios	254,340	255,072	0.3%	716,810	735,402	2.6%
Asistencia técnica	31,749	32,486	2.3%	97,332	98,768	1.5%
Derechos sobre bienes concesionados	46,606	47,404	1.7%	139,549	142,008	1.8%
Depreciación y amortización	214,691	229,823	7.0%	662,143	686,301	3.6%
Costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	164,132	276,695	68.6%	447,347	830,085	85.6%
Gastos de Operación Totales	711,517	841,479	18.3%	2,063,181	2,492,564	20.8%
Utilidad de operación	388,536	387,408	-0.3%	1,187,165	1,190,292	0.3%
Resultado integral de financiamiento	13,259	38,046	186.9%	23,944	44,608	86.3%
Otros (gastos) ingresos	- 3,493	- 7,136	104.3%	- 1,174	- 6,902	487.8%
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	398,302	418,317	5.0%	1,209,935	1,227,997	1.5%
Impuestos a la utilidad	- 73,990	- 75,560	2.1%	- 154,877	- 296,936	91.7%
Utilidad Neta Consolidada	324,312	342,757	5.7%	1,055,058	931,061	-11.8%

* * *