



GRUPO AEROPORTUARIO DEL PACÍFICO, S.A.B. de C.V. (GAP) ANUNCIA RESULTADOS DEL TERCER TRIMESTRE 2010

Guadalajara, Jalisco, México, 27 de octubre de 2010 - Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. (NYSE:PAC; BMV:GAP) ("la Compañía" o "GAP") reporta los resultados del trimestre terminado el 30 de septiembre de 2010. 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 3T10 vs. 3T09:

- **Los ingresos totales del 3T10**, sin considerar los efectos de adopción del INIF 17 (ver "Cambios en política contable"), **augmentaron 18.3%**, (Ps. 144.7 millones), efecto originado principalmente por el incremento del **20.6%** (Ps. 127.6 millones), en **los ingresos por servicios aeronáuticos**, mientras que los **ingresos por servicios no aeronáuticos** mostraron un incremento de **9.9%** (Ps. 17.1 millones).
- **En el 3T10, el costo del servicio, se incrementó 30.7%**, (Ps. 59.7 millones); originado principalmente por un aumento en **otros gastos de operación** por Ps. 48.8 millones y a un incremento en el **gasto de servicios** por Ps. 4.8 millones.
- El costo por **derechos de concesión aumentó 18.4%** (Ps. 7.2 millones) en el 3T10, como consecuencia del incremento en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos; así mismo el costo por **asistencia técnica se incrementó en 13.9%** (Ps. 3.9 millones).
- **La utilidad de operación aumentó 22.1%** (Ps. 70.2 millones).
- **La UAFIDA aumentó 13.9%** (Ps. 73.8 millones), pasando de Ps. 529.4 millones durante el 3T09 a Ps. 603.2 millones durante el 3T10, debido principalmente al incremento en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. El **margen UAFIDA**, sin considerar los efectos de adopción del INIF 17 (ver "Cambios en política contable"), disminuyó de 66.9% en el 3T09 a 64.5% en el 3T10.
- **La utilidad neta aumentó 3.3%** (Ps. 10.4 millones). La utilidad antes de impuestos aumentó Ps. 61.8 millones, crecimiento afectado por un aumento en los impuestos a la utilidad en el 3T10 por Ps. 51.4 millones, integrado por los aumentos en el impuesto causado y el impuesto diferido.

Para mayor información visite: www.aeropuertosgap.com.mx o contáctenos:

En México

Ing. Miguel Aliaga Gargollo, Director de Relaciones con Inversionistas
Lic. Rodrigo Guzmán Perera, Director de Administración y Finanzas

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

Tel: 01 (333) 880 1100 ext 216

maliaga@aeropuertosgap.com.mx

Siganos en Twitter: www.twitter.com/aeropuertosgap

En los Estados Unidos

Maria Barona /

Kenia Vargas

i-advize Corporate Communications

Tel: 212 406 3691

gap@i-advize.com

www.twitter.com/iadvizeIR

Resultados de Operación

Durante el tercer trimestre de 2010 se registró un incremento de 345.6 miles de **pasajeros totales** representando un aumento del 7.2%, comparado con el mismo período del año anterior. El tráfico de pasajeros doméstico e internacional experimentó alzas del 5.8% y 10.6% respectivamente, que corresponde a 196.9 miles de pasajeros domésticos y 148.5 miles de pasajeros internacionales, respectivamente.

Es importante resaltar que la comparativa del tercer trimestre 2009 respecto del 2010, muestra parcialmente el impacto (parte de agosto y septiembre) ocasionado 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. GMA tenía presencia en diez de los doce aeropuertos de GAP y durante el 2009 representó para GAP el 12.6% de los ingresos totales, sin considerar el efecto de INIF 17. Durante el primer semestre de 2010 GMA transportó a 1,869,636 pasajeros, representando el 18.3%, situándola como la tercera aerolínea más importante en relación al número de pasajeros transportados en GAP (Primero Grupo Aeroméxico y segundo Volaris).

El aeropuerto de Guadalajara contaba con el mayor volumen de pasajeros transportados por GMA, con un total de 1,005,987 durante el primer semestre de 2010, asimismo es el aeropuerto que contaba con la mayor cantidad de rutas exclusivas operadas por dicho grupo de aerolíneas con destino a la costa oeste de los Estados Unidos dejando dichas rutas sin operador alguno.

La estacionalidad de todos los aeropuertos de GAP muestra que septiembre es el mes más bajo en lo que se refiere a factor de ocupación, sin embargo, a pesar de que septiembre de 2010 fue el primer mes completo sin operación de GMA, GAP registró un incremento del 6.6% en pasajeros totales respecto al mismo período del año anterior. Lo anterior fue generado principalmente por el mercado migrante, dado que pasajeros con destino al Sur de California, ante la suspensión de operaciones de GMA (el mayor operador de rutas al Sur de ese estado desde aeropuertos de GAP), comenzaron a tomar como aeropuerto alternativo al utilizado previamente, al aeropuerto de Tijuana para entonces trasladarse por tierra a su destino final. Esta tendencia de comportamiento generó un crecimiento del 20.4% (mes de septiembre 2009 comparado con 2010) en dicho aeropuerto. Asimismo, diversas aerolíneas tales como Interjet, Volaris, VivaAerobus, Aeroméxico y Aeromar han tomado algunas de las rutas que GMA venía operando en el mercado nacional.

En lo que respecta al mercado internacional, GAP ha acordado con diversas aerolíneas, tales como American Airlines, Delta Airlines, US Airways, Alaska Airlines y Continental Airlines, el incremento de frecuencias y la substitución de aeronaves por equipos con mayor oferta de asientos con el objetivo de captar demanda a través de sus HUBS y absorber parte de la demanda no atendida por GMA, lo cual, durante el mes de septiembre 2010, permitió disminuir la caída del mercado.

A pesar de que se estima que para el mes de diciembre 2010 las aerolíneas que permanecen en el mercado sigan incrementando frecuencias y tomen la operación de las rutas que GMA venía operando, el ritmo de crecimiento de pasajeros para la temporada de invierno podría ser afectada por la disponibilidad de asientos, las rutas y las frecuencias que no pudieran ser cubiertas durante el período.

El **tráfico de pasajeros domésticos** en el 3T10 comparado con el 3T09 registró un incremento neto de 196.9 miles de pasajeros, explicado por los incrementos en los aeropuertos de Guadalajara con 105.0 mil, Tijuana con 95.8 mil, La Paz con 8.6 mil, Los Mochis con 7.1 mil, Morelia con 3.9 mil, Mexicali con 3.7 mil, Puerto Vallarta con 2.1 mil; en contra parte, se presentó una caída en pasajeros de 10.6 mil en Los Cabos, 6.0 mil en Manzanillo, 6.0 mil en Hermosillo, 4.6 mil en Guanajuato y 1.5 mil en Aguascalientes.

El incremento de pasajeros presentado durante el 3T10 en el **Aeropuerto de Guadalajara**, fue originado principalmente por el incremento de frecuencias y por el aumento del factor de ocupación en la ruta Guadalajara – Tijuana por parte de Volaris y Aeroméxico, el incremento de frecuencias y factor de ocupación en la Ruta Guadalajara – Cancún por parte de Volaris y Magnicharters, el incremento de frecuencias de Aeroméxico Connect en la ruta a Ciudad Juárez y la apertura de la misma por VivaAerobus, la apertura de la ruta a Chihuahua por parte de VivaAerobus y Aeroméxico y finalmente por el incremento de frecuencias de Volaris en la ruta a Mexicali. Estos aumentos fueron compensados parcialmente por la suspensión de operaciones de Mexicana y Mexicana Link.

Con respecto al **Aeropuerto de Tijuana** el incremento de pasajeros se debe principalmente a la apertura de la ruta a México por parte de Volaris así como al incremento de frecuencias a dicha ruta por parte de Interjet, Aeroméxico y Aeroméxico Connect, al incremento de frecuencias en la ruta Tijuana – Guadalajara por parte de Volaris, Aeroméxico e Interjet, a la apertura de la ruta con destino a Culiacán por parte de Aeroméxico Connect así como por el incremento de frecuencias de Volaris en dicha ruta, a la apertura de la ruta de VivaAerobus con destino a Los Mochis y la apertura de la ruta por parte de Volaris con destino a Mazatlán, con motivo del efecto sustitución del Sur de California a Tijuana. Lo anterior fue parcialmente compensando por la suspensión de operaciones de Mexicana.

El aumento en el **Aeropuerto de La Paz** fue generado por la apertura de la ruta de Volaris con destino a la ciudad de México, por el incremento del factor de ocupación por parte de Volaris con destino a Tijuana, por la apertura de la ruta por parte de VivaAerobus con destino a Mazatlán y Guadalajara y por el incremento de frecuencias de Aeroméxico Connect con destino a Guadalajara.

En el **Aeropuerto de Los Cabos** se observa un decremento de pasajeros ocasionado principalmente por la suspensión de operaciones con destino a la ciudad de México por parte de Mexicana y Mexicana Click, así como a la disminución de operaciones por parte de Aeroméxico y Aeroméxico Connect, sin embargo es importante mencionar que este decremento se encuentra parcialmente compensado por la apertura de la ruta de Volaris con destino a la ciudad de México.

El **tráfico de pasajeros internacionales**, presentó un incremento neto de 148.5 miles de pasajeros en el 3T10 comparado con el 3T09. Este aumento es originado principalmente al alza de 69.1 miles en Los Cabos, 57.7 miles en Puerto Vallarta, 34.2 miles en Guadalajara, 1.8 miles en Tijuana, 0.5 miles en Manzanillo y 0.6 miles en Aguascalientes, el resto de los aeropuertos en conjunto disminuyeron 15.4 miles de pasajeros, siendo el aeropuerto de Guanajuato el más representativo con un decremento de 7.0 miles de pasajeros.

En relación al **Aeropuerto de Los Cabos** el incremento en pasajeros es generado principalmente por el aumento de frecuencias por parte de US Airways con destino a Phoenix, al incremento de frecuencias y factor de ocupación por parte de American Airlines con destino a Dallas, al incremento de frecuencias con destino a San Francisco por parte de Alaska, a la apertura de la ruta por parte de US Airways con destino a Charlotte y al incremento de frecuencias a Calgary por parte de WestJet.

El incremento de tráfico internacional en el **Aeropuerto de Guadalajara** es originado por el incremento de frecuencias con destino a Phoenix por parte de Mesa Airlines y US Airways, además del aumento del factor de ocupación y al cambio de equipo de Continental en la ruta a Houston, al incremento del factor de ocupación originado por cambio de equipo de American Airlines en la ruta a Dallas, a la apertura de la ruta a San José California por parte de Volaris (apertura de ruta previa a la degradación de Categoría a la autoridad aeronáutica de México), y al incremento de frecuencias por parte de Delta con destino a Atlanta. Asimismo, ante la suspensión de operaciones de GMA, diversas aerolíneas norteamericanas han aumentado su capacidad disponible hacia sus HUBS, con el fin de absorber parte del mercado disponible.

En relación al **Aeropuerto de Puerto Vallarta**, el incremento en pasajeros es generado principalmente por el incremento de frecuencias por parte de Alaska con destino a Seattle, a la apertura de la ruta por parte de Mesa Airlines con destino a Phoenix, al incremento de frecuencias por parte de US Airways a dicha ruta, a la apertura de la ruta por parte de Air Canada, CanJet y Sunwing con destino a Calgary, así como al incremento de frecuencias por parte de WestJet a dicho destino. Asimismo es generado por la apertura de la ruta con destino a Toronto por parte de Air Canada y West Jet, así como a la apertura de la ruta por parte de US Airways con destino a Charlotte.

El decremento de pasajeros durante el 3T10 en el **Aeropuerto de Guanajuato** se debe en gran medida a la suspensión de operaciones por parte de GMA con destino a Chicago, Los Ángeles, Oakland y San José California. En dicho aeropuerto GMA movilizó un total de 57,500 pasajeros durante el primer semestre 2010.

Pasajeros terminales domésticos (en miles):

Aeropuerto	3T09	3T10	Variación	Acum 09	Acum 10	Variación
Guadalajara	1,173.4	1,278.4	9.0%	3,256.5	3,606.0	10.7%
Tijuana	915.8	1,011.6	10.5%	2,529.1	2,708.2	7.1%
Puerto Vallarta	216.3	218.4	1.0%	565.6	551.2	-2.6%
Los Cabos	231.8	221.2	-4.6%	625.3	591.4	-5.4%
Hermosillo	275.1	269.1	-2.2%	828.1	790.4	-4.6%
Guanajuato	140.6	136.0	-3.3%	384.5	392.3	2.0%
Morelia	63.2	67.1	6.1%	177.2	178.3	0.6%
Mexicali	119.3	123.0	3.0%	355.5	341.2	-4.0%
La Paz	133.8	142.4	6.4%	347.8	407.8	17.3%
Aguascalientes	59.7	58.2	-2.5%	163.8	167.0	2.0%
Manzanillo	23.6	17.6	-25.4%	68.3	58.9	-13.8%
Los Mochis	54.5	61.6	13.0%	136.4	177.9	30.5%
Total	3,407.4	3,604.3	5.8%	9,438.0	9,970.6	5.6%

Pasajeros terminales internacionales (en miles):

Aeropuerto	3T09	3T10	Variación	Acum 09	Acum 10	Variación
Guadalajara	566.2	600.4	6.0%	1,496.4	1,707.9	14.1%
Tijuana	6.1	7.9	29.4%	16.3	22.6	38.3%
Puerto Vallarta	242.7	300.4	23.8%	1,450.1	1,543.0	6.4%
Los Cabos	348.1	417.2	19.9%	1,366.7	1,516.0	10.9%
Hermosillo	21.0	19.0	-9.5%	59.4	58.4	-1.7%
Guanajuato	104.8	97.8	-6.7%	276.9	253.1	-8.6%
Morelia	53.0	48.4	-8.7%	164.1	157.0	-4.3%
Mexicali	0.7	0.7	-9.4%	2.8	2.6	-6.9%
La Paz	6.4	4.6	-27.8%	24.4	16.5	-32.3%
Aguascalientes	22.0	22.6	3.0%	49.8	53.1	6.6%
Manzanillo	4.9	5.4	11.7%	71.3	63.7	-10.6%
Los Mochis	1.1	1.1	-2.0%	4.1	3.3	-18.9%
Total	1,377.0	1,525.5	10.8%	4,982.3	5,397.3	8.3%

Total de pasajeros terminales (en miles):

Aeropuerto	3T09	3T10	Variación	Acum 09	Acum 10	Variación
Guadalajara	1,739.6	1,878.8	8.0%	4,752.9	5,313.9	11.8%
Tijuana	922.0	1,019.5	10.6%	2,545.4	2,730.8	7.3%
Puerto Vallarta	459.0	518.7	13.0%	2,015.8	2,094.2	3.9%
Los Cabos	579.9	638.3	10.1%	1,992.0	2,107.4	5.8%
Hermosillo	296.2	288.1	-2.7%	887.5	848.8	-4.4%
Guanajuato	245.4	233.7	-4.8%	661.4	645.4	-2.4%
Morelia	116.2	115.5	-0.6%	341.3	335.3	-1.8%
Mexicali	120.1	123.6	2.9%	358.3	343.8	-4.0%
La Paz	140.2	147.0	4.9%	372.2	424.4	14.0%
Aguascalientes	81.7	80.8	-1.1%	213.6	220.1	3.1%
Manzanillo	28.6	23.0	-19.5%	139.6	122.6	-12.2%
Los Mochis	55.6	62.7	12.7%	140.5	181.2	29.0%
Total	4,784.3	5,129.9	7.2%	14,420.4	15,367.9	6.6%

Resultados consolidados del tercer trimestre de 2010

Los ingresos totales del 3T10, excluyendo el efecto generado por la adopción del INIF 17, aumentaron 18.3% ó Ps. 144.7 millones respecto del 3T09, pasando de Ps. 791.2 millones a Ps. 935.9 millones en el 3T10, mientras que considerando el efecto de adopción del INIF 17 en el 3T10, aumentaron 33.8% ó Ps. 267.2 millones respecto al 3T09, dado que durante 2009 no se tuvo el efecto correspondiente, ya que con fecha 9 de diciembre de 2009, el Comité Mexicano para la Investigación y Desarrollo de Normas de Información Financiera (CINIF) emitió la Interpretación a la Normas de Información Financiera 17 (INIF 17) "Contratos de Concesión de Servicios", la cual 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.

Después del análisis que efectuó la Compañía, se determinó que la INIF 17 únicamente representaría un cambio en el reconocimiento de ingresos en los aeropuertos de GAP. Así mismo la propia INIF determina el registro de un activo intangible, que en concepto no tiene ninguna modificación en la información financiera, ya que dicho tratamiento coincide con la política contable que aplica la Compañía.

Derivado del tratamiento que la propia INIF determina, los aeropuertos de GAP deberán de reconocer un **“Ingreso por adiciones a bienes concesionados”**, debido a que el contrato de concesión establece que el concesionario se obliga a realizar construcciones o mejoras a la infraestructura recibida y a cambio el Gobierno le otorga derechos sobre la concesión, lo que representa una transacción no monetaria de intercambio de activos. Conforme a la INIF 17 el aeropuerto está realizando servicios de construcción a favor del Gobierno.

El importe de los **ingresos por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)**, es determinado en base a las construcciones o mejoras que se encuentren comprometidas en sus Planes Maestros de Desarrollo, por lo tanto el importe de estos ingresos es el precio que el aeropuerto pagaría a un tercero por su ejecución, siendo éste también el valor del **“Costo por adiciones a bienes concesionados”** en el que incurre el aeropuerto. Ambos conceptos no tienen ningún efecto en el resultado neto de operación acumulado, ni en el EBITDA, sin embargo sí ocasiona distorsión en los indicadores de gestión, tal como se muestra en la tabla “Resumen de resultados consolidados del tercer trimestre de 2010”.

- Los **ingresos por servicios aeronáuticos** se incrementaron 20.6%, ó Ps. 127.6 millones en el 3T10, principalmente como resultado de que, del incremento total en tráfico de pasajeros terminales de GAP, el 103% se produjo en los aeropuertos de Guadalajara, Tijuana, Puerto Vallarta y Los Cabos, aeropuertos que concentran durante ese período el 97.3% del incremento en la Tarifa Máxima promedio ponderada respecto de las vigentes en 2009, producto del cierre de las negociaciones y entrada en vigencia a partir del 1° de enero de 2010 de las nuevas Tarifas Máximas. Adicionalmente, los Aeropuertos de Los Cabos y Puerto Vallarta quienes tienen la primera y segunda Tarifas Máximas más altas en GAP, en conjunto recibieron un incremento en el tráfico total de pasajeros terminales de 118.2 miles, representando el 33.3% del total del incremento del tráfico de pasajeros terminales. El incremento en los ingresos por servicios aeronáuticos se debe principalmente al aumento en los ingresos por TUA, por estacionamiento de aeronaves y por aterrizaje, ingresos que en conjunto ascendieron en Ps. 118.7 millones, pasando de Ps. 575.5 millones a Ps. 694.2 millones.

- Los **ingresos por servicios no aeronáuticos** aumentaron 9.9%, ó Ps. 17.1 millones respecto del 3T09, debido al incremento en los ingresos por estacionamiento de vehículos asociado fundamentalmente al aumento en el tráfico de pasajeros terminales, al incremento en ingresos por arrendamiento de tiendas de conveniencia, ingresos por arrendamiento de espacios a desarrolladores de tiempos compartidos, renta de espacios a arrendadoras de autos y renta de espacios dedicados a bebidas y alimentos, que en conjunto aumentaron Ps. 14.6 millones.

- Los **ingresos por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)** ascendieron, durante el 3T10, a Ps. 122.5 millones, monto correspondiente a las actividades de construcción comprometidas en el trimestre y contempladas dentro del Plan Maestro de Desarrollo.

El total de los costos y gastos de operación en el 3T10, sin considerar el efecto del costo por adiciones a bienes concesionados, se incrementó 27.1% ó Ps. 70.9 millones respecto del 3T09, mientras que considerando el efecto de adiciones, el total de costos y gastos de operación en el 3T10 se incrementaron el 73.8% ó Ps. 193.3 millones. Lo anterior fue originado principalmente por:

- El **costo del servicio** aumentó 30.7% ó Ps. 59.8 millones respecto del 3T09, principalmente por el incremento en la reserva de cuentas de cobro dudoso relativa a las cuentas por pagar que GMA tiene con la Compañía y que ascendieron a Ps. 49.9 millones. Sin considerar dichas reserva, el costo del servicio únicamente aumentó en 5.1% ó Ps. 9.9 millones. De esta forma, el incremento en el costo del servicio por tipo de gasto se debe principalmente a las siguientes causas:
 - El gasto de **personal** incrementó 4.8% ó Ps. 3.9 millones, respecto del 3T09, principalmente por el aumento en Ps. 3.6 millones en el rubro de uniformes y equipo de seguridad en el trabajo.
 - El rubro de **seguridad y seguros** aumentó en 5.1%, ó Ps. 1.4 millones respecto del 3T09, como resultado de la contratación de fianzas para atender diversos procedimientos legales.
 - El **gasto por servicios** aumentó en 17.8%, ó Ps. 4.9 millones respecto del 3T09, principalmente por el incremento en las tarifas eléctricas, rubro asociado a consumo de energía, que se incrementó en Ps. 4.5 millones.
 - El rubro de **otros gastos de operación** se incrementó en 304.8%, ó Ps. 48.9 millones respecto del 3T10 debido principalmente al incremento en la reserva para cuentas de cobro dudoso relativa a las cuentas por pagar que GMA tiene con GAP y que asciende a Ps. 49.9 millones. Esta reserva fue compensado parcialmente por la recuperación de cuentas por cobrar de ciertos clientes comerciales que habían sido reservadas previamente. Sin la reserva de GMA, el rubro de otros gastos de operación hubiese disminuido en 6.5% ó Ps. 1.0 millones.
- Derivado del incremento en los ingresos totales, excluyendo el efecto generado por la adopción del INIF 17, el costo por **derechos sobre bienes concesionados** aumentó 18.4% ó Ps. 7.2 millones, mientras que el costo por **asistencia técnica**, se incrementó 13.9% ó Ps. 3.8 millones.
- El **Costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)** durante el 3T10 es de Ps. 122.5 millones. Debido a la adopción de la INIF 17, se registra un “Costo por **adiciones a bienes concesionados**” igual al importe de los ingresos por **adiciones a bienes concesionados**, que es determinado en base a las construcciones o mejoras que se vayan realizando y conforme al avance de obra, por lo tanto el importe de los **ingresos por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)** es el precio que el aeropuerto paga a un tercero por su ejecución, siendo éste también el valor del “**Costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)**” en el que se incurre.

El margen de operación del 3T10, sin considerar los efectos del ingreso - costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17), aumentó en 130 puntos base, pasando de 40.2% en el 3T09 a 41.5% en el 3T10, mientras que en valores nominales la utilidad de operación se incrementó Ps. 70.2 millones. El **margen UAFIDA** del 3T10, sin considerar el efecto de ingreso - costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17), disminuyó en 240 puntos base, pasando de 66.9% en el 3T09 a 64.5% en el 3T10.

Sin considerar la reserva para cuentas de cobro dudoso asociada a GMA, el margen UAFIDA hubiese sido del 69.5%. El efecto del ingreso- costo por adiciones a bienes concesionados (INIF17) en el 3T10, reduce el **margen de operación** de 41.5% a 36.7%, el **margen de UAFIDA** pasa de 64.5% a 57.0%, pero no afecta al resultado nominal, ni de la utilidad operativa, ni del UAFIDA.

El **resultado integral de financiamiento** presentó una variación negativa de Ps. 5.3 millones en el 3T10 respecto del 3T09, debido principalmente a un decremento en la ganancia cambiaria de 2010, pasando de un ingreso de Ps. 6.6 millones en 2009 a una pérdida de Ps. 2.3 millones, generando así un efecto neto negativo de Ps. 8.9 millones. Este efecto negativo fue compensado por un incremento de los intereses a favor en el período de Ps. 4.9 millones.

La utilidad neta del 3T10 fue mayor en Ps. 10.4 millones a la del 3T09, presentando un incremento del 3.3%, impulsada por el incremento en los ingresos y por consecuencia al aumento de la utilidad antes de impuestos del 3T10, que pasó de Ps. 336.5 millones a Ps. 398.3 millones, generando un aumento en la utilidad neta de Ps. 61.8 millones, es decir un 18.4% más que en el 3T09.

Resumen de resultados consolidados del tercer trimestre de 2010 (en miles de pesos):

	3T09	3T10	Variación
Servicios Aeronáuticos	618,036	745,615	20.6%
Servicios No Aeronáuticos	173,174	190,306	9.9%
Total ingresos por servicios	791,211	935,921	18.3%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	-	122,471	100.0%
Ingresos Totales	791,211	1,058,392	33.8%
Costo de servicios	194,590	254,340	30.7%
Costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	-	122,471	100.0%
Costos Totales	194,590	376,811	93.6%
Utilidad de operación	318,327	388,536	22.1%
UAFIDA	529,384	603,227	13.9%
Utilidad Neta	313,906	324,312	3.3%
Utilidad Neta por acción (Pesos)	0.5595	0.5781	3.3%
Utilidad Neta por ADS (US dollars)	0.4431	0.4578	3.3%
Margen de utilidad de operación %	40.2%	41.5%	3.2%
Margen de utilidad de operación % (con INIF 17)	40.2%	36.7%	-8.8%
Margen de UAFIDA %	66.9%	64.5%	-3.7%
Margen de UAFIDA % (con INIF 17)	66.9%	57.0%	-14.8%
Costo de servicios / Ingresos Totales %	24.6%	27.2%	10.5%
Costo de servicios / Ingresos Totales % (con INIF 17)	24.6%	35.6%	44.8%

- Los dólares fueron convertidos de pesos a dólares al tipo de cambio de Ps. 12.6270 por dólar estadounidense (Publicado por the Board of Governors of the Federal Reserve a la compra del mediodía del 30 de septiembre de 2010).

Otros datos importantes del tercer trimestre de 2010 (en miles):

	3T09	3T10	Variación
Pasajeros Totales	4,784.3	5,129.9	7.2%
Volumen de Carga Total (en unidades de tráfico)	316.2	432.5	36.8%
Unidades de Tráfico Total	5,100.6	5,562.4	9.1%
Ingresos Totales por pasajero (Pesos) (sin INIF 17)	165.4	182.4	10.3%
Servicios Aeronáuticos por UT (Pesos)	121.2	134.0	10.6%
Servicios No Aeronáuticos por pasajeros (Pesos)	36.2	37.1	2.5%
Costo de servicios por UT (Pesos) (sin INIF 17)	38.2	45.7	19.9%

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 2010 (en miles de pesos):

	3T09	3T10	Variación
Personal	80,394	84,266	4.8%
Mantenimiento	43,407	44,180	1.8%
Seguridad y seguros	27,513	28,914	5.1%
Servicios (luz, teléfono, combustibles, etc.)	27,247	32,098	17.8%
Otros gastos de operación	16,028	64,882	304.8%
Total Costos de servicios	194,590	254,340	30.7%
Derechos sobre bienes concesionados	39,375	46,606	18.4%
Asistencia técnica	27,862	31,749	13.9%
Suma gastos de operación (sin INIF 17)	261,827	332,694	63.0%
Costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	-	122,471	100.0%
Suma gastos de operación (con INIF 17)	261,827	455,165	73.8%
Depreciación	21,296	23,169	8.8%
Amortización	189,761	191,522	0.9%
Total Depreciación y amortización	211,057	214,691	1.7%
Total gastos de operación	472,884	669,856	41.7%

Resultados consolidados de enero a septiembre de 2010

Los ingresos totales de enero a septiembre de 2010, sin el efecto de ingreso por adiciones a bienes concesionados (INIF 17), aumentaron Ps. 369.1 millones, mientras que considerando el citado efecto aumentaron Ps. 816.4 millones, ambos respecto al mismo período de 2009, representando un incremento del 15.2% y de 33.5%, respectivamente.

- Los **ingresos por servicios aeronáuticos** se incrementaron 18.7%, ó Ps. 352.1 millones de enero a septiembre de 2010, comparado con el mismo periodo de 2009, debido principalmente a que durante los primeros nueve meses de 2010 el 99.3% del incremento en el tráfico total de pasajeros terminales se produjo en los aeropuertos de Guadalajara, Tijuana, Puerto Vallarta y Los Cabos, aeropuertos que concentran durante ese período el 97.3% del incremento en la Tarifa Máxima promedio ponderada respecto de las vigentes en 2009, producto del cierre de las negociaciones y entrada en vigencia a partir del 1° de enero de 2010 de las nuevas Tarifas Máximas. Adicionalmente, los Aeropuertos de Los Cabos y Puerto Vallarta, quienes tienen la primera y segunda tarifas máximas más altas en GAP, recibieron en conjunto un incremento en el tráfico total de pasajeros terminales de 192.2 miles, representando el 20.3% del total del incremento de tráfico de pasajeros terminales. El incremento en los servicios aeronáuticos se debe principalmente al incremento en los ingresos por TUA en Ps. 290.3 millones, el cual representa el 82.1% del total del incremento y en menor proporción a un incremento en los ingresos por estacionamiento de aeronaves, aterrizaje y renta de espacio para aerolíneas, que en conjunto aumentaron Ps. 47.4 millones.

- Los **ingresos por servicios no aeronáuticos** aumentaron 3.1% ó Ps. 17.0 millones de enero a septiembre de 2010, respecto del mismo período de 2009. Los ingresos por estacionamiento de autos, arrendamiento de tiendas “duty free” y tiendas de conveniencia se incrementaron en conjunto Ps. 27.2 millones, estos incrementos son parcialmente compensados con las disminuciones en renta de espacios a desarrolladores de tiempos compartidos, rentas de locales comerciales, publicidad y a la venta de alimentos y bebidas, que en conjunto disminuyeron Ps. 10.0 millones.

- Los **ingresos por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)**, para el ejercicio 2010 son de Ps. 447.3 millones, correspondientes a las inversiones por construcción comprometidas dentro de los Planes Maestros de Desarrollo de los aeropuertos de GAP.

El total de los costos y gastos de operación en el período de enero a septiembre de 2010 respecto del 2009, se incrementaron 12.2% ó Ps. 103.7 millones, excluyendo el efecto generado por la adopción de la INIF 17, mientras que incluyendo dichos efectos se incrementó 64.8% ó Ps. 551 millones. Los incrementos anteriores fueron originados principalmente por:

- El **costo del servicio** aumentó 11.0% ó Ps. 71.2 millones en los primeros nueve meses de 2010 comparado con 2009, principalmente por la provisión de la reserva de cobro dudoso de GMA por Ps. 49.9 millones. Sin considerar dicha reserva, el incremento en el **costo del servicio** durante los primeros nueve meses del 2010, comparado con el mismo período del 2009, hubiese sido de 3.3% ó Ps. 21.3 millones de pesos. Así, el incremento en el costo del servicio por tipo de gasto se debe principalmente a:
 - El gasto de **personal** aumentó 2.6% ó Ps. 6.5 millones, de enero a septiembre de 2010 comparado con 2009 del mismo período, derivado del incremento de Ps. 2.0 millones en uniformes y equipo de seguridad, ya que este gasto en 2009 se realizó en el 4T09, además de sueldos, cargas sociales, bono anual y prestaciones por Ps. 4.6 millones.
 - El rubro de **mantenimiento** aumentó en 7.7%, ó Ps. 9.7 millones respecto de 2009, como resultado del incremento en las infraestructuras debido al cumplimiento del Plan Maestro de Desarrollo y por mantenimiento rutinario a los edificios terminales, plataformas, aerocares y aeropasillos, principalmente.
 - El **gasto por servicios** aumentó en 19.3% ó Ps. 13.1 millones respecto de 2009, principalmente por el incremento en las tarifas eléctricas durante el 2010.
 - El rubro de **otros gastos de operación** aumentó 35.6%, ó Ps. 40.9 millones, originado principalmente por la provisión de la reserva para cuentas de cobro dudoso de GMA por Ps. 49.9 millones en los meses de agosto y septiembre 2010, compensado con la disminución de la reserva de cobro dudoso de clientes comerciales por Ps. 13.7 millones. Sin la reserva para cuentas de cobro dudoso asociada a GMA, el rubro de **otros gastos de operación** hubiese decrecido en 7.8% ó Ps. 9.0 millones.

- Derivado del incremento en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos, el costo por **derechos sobre bienes concesionados** aumentó 15.3% ó Ps. 18.5 millones, mientras que el costo por **asistencia técnica** se incrementó 16.8% ó Ps. 14.0 millones.
- El **costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)**, es de Ps. 447.3 millones.

El **margen de operación** de 2010, sin considerar los efectos del ingreso - costo por adiciones a bienes concesionados, aumentó en 280 puntos base, pasando de 39.6% durante los primeros nueve meses de 2009 a 42.4% en el mismo período de 2010, mientras que en valores nominales la utilidad de operación se incrementó en Ps. 223.3 millones. El **margen UAFIDA** aumentó en 90 puntos base, pasando de 65.1% en el 2009 a 66.0% en 2010. El efecto del ingreso- costo por adiciones a bienes concesionados reduce el margen de operación de 42.4% a 36.5%, mientras que el margen de UAFIDA pasa de 66.0% a 56.9%.

El **resultado integral de financiamiento** presentó una variación negativa de Ps. 7.5 millones por los primeros nueve meses de 2010 con respecto al mismo período del 2009, debido principalmente a la disminución del ingreso por intereses neto de gastos, presentando un ingreso menor en Ps. 31.2 millones respecto del 2009, debido a la contratación de créditos bancarios adicionales, a la disminución de las tasas de interés activa en pesos y dólares, y a que durante el 2009 se detuvo la construcción de la terminal cuatro en el Aeropuerto de Los Cabos y por tanto, conforme a la NIF D-6 "Capitalización del resultado integral de financiamiento", se suspendió la activación de los intereses asociados al crédito solicitado para la ejecución de dicha inversión, registrando dichos intereses en el costo integral de financiamiento durante los primeros nueve meses de 2010, a diferencia de que en el mismo período de 2009 dichos intereses fueron registrados como parte de la inversión.

El efecto negativo de los intereses fue compensado por una reducción en el gasto por derivados implícitos de Ps. 18.6 millones, debido a que durante el mes de mayo de 2009 se renegoció el contrato de publicidad de GAP y se cambió la moneda contratada de dólar al peso, con lo que durante los primeros cinco meses del 2009 dicho contrato generó una pérdida por derivado implícito, mientras que durante el mismo período del 2010 no tuvo efecto. Durante los primeros nueve meses 2009 se registró una pérdida cambiaria de Ps. 16.3 millones, asociada a la apreciación del peso contra el dólar en un 0.3%, mientras que en el mismo período de 2010 se presentó una pérdida cambiaria de Ps. 11.2 millones asociada a la apreciación del peso contra el dólar del 4.3%, generando un efecto neto positivo de Ps. 5.1 millones en el 2010.

La **utilidad neta** de los primeros nueve meses de 2010 fue mayor en Ps. 187.0 millones a la del 2009, presentando un incremento del 21.5%, impulsada por el incremento en los ingresos y por consecuencia en la utilidad antes de impuestos del 2010, que aumentó Ps. 224.4 millones, es decir un 22.8% más que en el 2009. Los impuestos a la utilidad aumentaron en Ps. 37.4 millones debido principalmente al incremento en la utilidad antes de impuestos.

Resumen de resultados consolidados de enero a septiembre de 2010 (en miles de pesos):

	Acum 09	Acum 10	Variación
Servicios Aeronáuticos	1,883,992	2,236,049	18.7%
Servicios No Aeronáuticos	549,909	566,949	3.1%
Total ingresos por servicios	2,433,901	2,802,999	15.2%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	-	447,347	100.0%
Ingresos Totales	2,433,901	3,250,346	33.5%
Costo de servicios	645,578	716,810	11.0%
Costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	-	447,347	100.0%
Costos Totales	645,578	1,164,157	80.3%
Utilidad de operación	963,849	1,187,165	23.2%
UAFIDA	1,583,886	1,849,308	16.8%
Utilidad Neta	868,102	1,055,058	21.5%
Utilidad Neta por acción (Pesos)	1.5474	1.8807	21.5%
Utilidad Neta por ADS (US dollars)	1.2255	1.4894	21.5%
Margen de utilidad de operación %	39.6%	42.4%	7.0%
Margen de utilidad de operación % (con INIF 17)	39.6%	36.5%	-7.8%
Margen de UAFIDA %	65.1%	66.0%	1.4%
Margen de UAFIDA % (con INIF 17)	65.1%	56.9%	-12.6%
Costo de servicios / Ingresos Totales %	26.5%	25.6%	-3.6%
Costo de servicios / Ingresos Totales % (con INIF 17)	26.5%	35.8%	35.0%

- Los dólares fueron convertidos de pesos a dólares al tipo de cambio de Ps. 12.6270 por dólar estadounidense (Publicado por the Board of Governors of the Federal Reserve a la compra del mediodía del 30 de septiembre de 2010).

Otros datos importantes de enero a septiembre de 2010 (en miles):

	Acum 09	Acum 10	Variación
Pasajeros Totales	14,420.4	15,367.9	6.6%
Volumen de Carga Total (en unidades de tráfico)	856.7	1,173.4	37.0%
Unidades de Tráfico Total	15,277.1	16,541.2	8.3%
Ingresos Totales por pasajero (Pesos) (sin INIF 17)	168.8	182.4	8.1%
Servicios Aeronáuticos por UT (Pesos)	123.3	135.2	9.6%
Servicios No Aeronáuticos por pasajeros (Pesos)	38.1	36.9	-3.3%
Costo de servicios por UT (Pesos) (sin INIF 17)	42.3	43.3	2.5%

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 2010 (en miles de pesos):

	Acum 09	Acum 10	Variación
Personal	252,272	258,797	2.6%
Mantenimiento	126,654	136,412	7.7%
Seguridad y seguros	83,759	84,706	1.1%
Servicios (luz, teléfono, combustibles, etc.)	67,816	80,883	19.3%
Otros gastos de operación	115,077	156,011	35.6%
Total Costos de servicios	645,578	716,810	11.0%
Derechos sobre bienes concesionados	121,075	139,549	15.3%
Asistencia técnica	83,362	97,332	16.8%
Suma gastos de operación (sin INIF 17)	850,015	953,691	43.1%
Costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	-	447,347	100.0%
Suma gastos de operación (con INIF 17)	850,015	1,401,038	64.8%
Depreciación	61,097	70,654	15.6%
Amortización	558,940	591,489	5.8%
Total Depreciación y amortización	620,037	662,143	6.8%
Total gastos de operación	1,470,052	2,063,181	40.3%

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 de enero a septiembre de 2010 fueron de Ps. 2,236.0 millones, resultado de un ingreso aeronáutico promedio por unidad de tráfico de Ps. 135.2. Los ingresos regulados representaron el 79.8% de los ingresos totales de la Compañía en el mismo período. Es importante destacar que a partir del 1° de enero de 2010 entraron en vigor las nuevas Tarifas Máximas negociadas para los aeropuertos aplicables en el período 2010-2014.

La SCT revisa anualmente el cumplimiento de las tarifas máximas habiendo confirmado que la Compañía cumplió satisfactoriamente por el ejercicio de 2008. La revisión del cumplimiento del ejercicio de 2009 aún se encuentra en proceso.

Balance General

Al cierre de septiembre de 2010, la Compañía mantiene un saldo en efectivo y equivalentes de efectivo por Ps. 2,588.1 millones, de los cuales se mantienen en Fideicomiso Ps. 291.4 millones con destino específico para el cumplimiento del contrato de suministro de los sistemas de revisión de equipaje documentado. Es importante mencionar que en dicho saldo

se encuentran comprendidos depósitos en garantía por un importe de Ps. 184.9 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 4T09 entre los aeropuertos y cada una de las aerolíneas clientes de los aeropuertos.

Nuestros activos principales al cierre del mes de septiembre de 2010 consisten en el valor de la Concesión con un saldo de Ps. 16,433.3 millones, Derechos de Uso Aeroportuario por Ps. 2,123.6 millones y Mejoras a Bienes Concesionados por Ps. 3,802.4 millones, representando el 57.3%, 7.4% y 13.3% del activo total, respectivamente.

El saldo del activo "Impuesto sobre la renta diferido e impuesto al activo", muestra un incremento al cierre del mes de septiembre 2010, respecto del cierre de septiembre de 2009 de Ps. 291.9 millones, originado principalmente por el cambio en la NIF B-10 que entró en vigor durante 2008, ocasionando que el valor contable de la Concesión y Derechos de Uso sea menor al valor fiscal. El incremento se integra principalmente por el activo por ISR diferido de Concesión por Ps. 383.2 millones, más el efecto en cambio en tasa de amortización fiscal de Los Mochis por Ps. 70.9 millones en 2010, estos saldos se compensan por el cambio de tasa de amortización fiscal de Aguascalientes, La Paz y Mexicali durante 2009, provocando una cancelación de ISR diferido de pérdidas fiscales por Ps. 118.2 millones, así como la disminución del impuesto al activo por Ps. 46.5 millones por solicitud de devolución.

Inversiones de Capital

Durante el período de enero a septiembre de 2010, la Compañía ha invertido Ps. 572.3 millones en inversiones de capital, considerando únicamente las que han sido pagadas en el período de reporte, de conformidad con la NIF B-2 "Estado de flujos de efectivo".

Eventos Recientes

- El 02 de agosto de 2010, Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V. (CMA) anunció la solicitud de Concurso Mercantil a fin de reestructurar sus pasivos y determinar la viabilidad de la empresa, situación que para GAP era de suma importancia, ya que CMA representó el 18.3% del tráfico de pasajeros durante el primer semestre 2010. El 27 de agosto GMA, conformada por CMA, Aerovías Caribe (Click) y Mexicana Inter (Link), anunció la suspensión indefinida de sus operaciones a partir del día 28 de agosto. A esa fecha GMA debía a GAP la cantidad de Ps. 49.9 millones, de los cuales Ps. 41.2 millones corresponden a TUA que cobró a nombre de los aeropuertos y que son propiedad de GAP.
- El 22 de julio de 2010, la Asamblea de Accionistas aprobó un Fondo de Recompra por Ps. 1,000.0 millones, de los cuales al 30 de septiembre 2010 se han adquirido Ps. 283.9 millones, que representan 6,982,200 acciones recompradas.

- El pasado 20 de octubre se presentó, por parte del personal del Ayuntamiento Constitucional de Tijuana, un nuevo requerimiento de pago del impuesto predial por los años 2000 al 2010. Sin embargo, el requerimiento resulta fuera de la ley, ya que en ocasiones anteriores los tribunales declararon nulos requerimientos correspondientes a los años 2005 y 2006. En la diligencia el Ayuntamiento previno al Aeropuerto de Tijuana para que en el término de tres días efectúe el pago total del monto requerido que asciende a Ps. 269.2 millones. Señalando a su vez, bienes que a su juicio, pudiesen garantizar el interés fiscal en caso de embargo, si el Aeropuerto no efectuase el pago requerido. Los activos señalados no afectan la operación del aeropuerto. Dado que GAP y sus abogados consideran que los requerimientos de cobro están fuera del marco de la Ley, GAP procederá a presentar los recursos legales en contra de las autoridades municipales.
- El 21 de octubre, en el golfo de Baja California ocurrió un sismo con magnitud de 6.5 grados Richter, a 67 km aproximadamente al Noreste de La Paz, Baja California Sur. El sismo no ocasionó daños a la infraestructura de ninguno de los Aeropuertos de la Compañía, ni afectación alguna a sus operaciones.

Cambios en Políticas Contables

A partir del 1° de enero del 2010 entraron en vigor algunas NIF:

NIF C-1 "Efectivo y equivalentes de efectivo"
INIF 17 "Contratos de concesión de servicios"

La INIF 17, aclara el tratamiento que se les debe de dar a las concesiones otorgadas por el Gobierno y que al final del periodo concesionado se regresarán al mismo, incluyendo toda la infraestructura construida o mejorada durante el periodo de la Concesión. Después del análisis efectuado por la Compañía se concluye que, a partir de 2010 GAP deberá reconocer un ingreso y gasto por adiciones a bienes concesionados derivado de las construcciones y mejoras que se realicen en los aeropuertos, determinando que ambos importes deberán ser iguales.

El ingreso por adiciones a bienes concesionados que se determina es en base al intercambio que está realizando GAP con el Gobierno, por una parte GAP construye o mejora los aeropuertos en función de los Planes Maestros de Desarrollo y en contraparte el Gobierno le otorga el derecho de obtener un ingreso por los servicios aeroportuarios prestados, es decir, GAP intercambia las mejoras a la concesión al Gobierno por un derecho, en consecuencia GAP recibe en pago un activo intangible, el cual deberá amortizarse de acuerdo a la vida útil del bien construido o mejorado.

En relación al costo por adiciones a bienes concesionados, éste se determina de acuerdo al costo que GAP incurriría en la realización de la construcción o mejoras tomando como base las inversiones comprometidas en el Plan Maestro de Desarrollo, para lo cual licita mediante concurso y contrata a terceros para que la realicen. El importe del ingreso y el costo son iguales debido a que GAP no obtiene ningún margen de utilidad en la construcción y los importes que paga se encuentran a valor de mercado.

Aún y cuando el ingreso - costo no modifica la utilidad de operación del ejercicio, es necesario que se tenga en cuenta este efecto en los márgenes e indicadores financieros de la Compañía, asociados a los márgenes Utilidad de Operación y UAFIDA, ya que estos sí pueden ser afectados y podrían variar respecto de la operación real de GAP.

Conforme a lo anterior GAP adoptó la aplicación de este cambio contable a partir del ejercicio 2010.

Así como la publicación de diversas mejoras a las NIF vigentes en 2009:

NIF B-1 "Cambios contables y correcciones de errores"

NIF B-2 "Estado de flujos de efectivo"

NIF B-7 "Adquisiciones de negocios"

NIF C-7 "Inversiones en asociadas y otras inversiones permanentes"

NIF C-13 "Partes relacionadas"

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:

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



- c) 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.

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.

* * *

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 posterior investigación.

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

Aeropuerto	3T09	3T10	Variación	Acum 09	Acum 10	Variación
Guadalajara						
Servicios Aeronáuticos	235,878	289,048	22.5%	641,458	806,814	25.8%
Servicios No Aeronáuticos	57,339	67,081	17.0%	169,592	187,085	10.3%
Total ingresos por servicios	293,217	356,128	21.5%	811,050	993,899	22.5%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	-	14,742	100.0%	-	95,921	100.0%
Ingresos Totales	293,217	370,870	26.5%	811,050	1,089,820	34.4%
Utilidad de operación	145,852	173,719	19.1%	377,318	487,673	29.2%
UAFIDA	210,740	240,108	13.9%	571,046	703,890	23.3%
Tijuana						
Servicios Aeronáuticos	89,723	120,706	34.5%	249,044	323,291	29.8%
Servicios No Aeronáuticos	22,057	23,516	6.6%	67,005	68,426	2.1%
Total ingresos por servicios	111,780	144,222	29.0%	316,049	391,716	23.9%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	-	29,122	100.0%	-	77,651	100.0%
Ingresos Totales	111,780	173,344	55.1%	316,049	469,367	48.5%
Utilidad de operación	31,708	61,469	93.9%	74,163	141,139	90.3%
UAFIDA	67,306	97,065	44.2%	178,832	248,035	38.7%
Puerto Vallarta						
Servicios Aeronáuticos	66,388	82,963	25.0%	294,412	334,098	13.5%
Servicios No Aeronáuticos	32,107	34,412	7.2%	107,631	108,928	1.2%
Total ingresos por servicios	98,494	117,375	19.2%	402,043	443,026	10.2%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	-	12,435	100.0%	-	55,060	100.0%
Ingresos Totales	98,494	129,810	31.8%	402,043	498,086	23.9%
Utilidad de operación	36,892	46,596	26.3%	202,504	229,745	13.5%
UAFIDA	65,729	75,870	15.4%	288,893	317,217	9.8%
Los Cabos						
Servicios Aeronáuticos	87,270	105,684	21.1%	301,795	348,277	15.4%
Servicios No Aeronáuticos	37,260	40,068	7.5%	129,490	127,507	-1.5%
Total ingresos por servicios	124,531	145,752	17.0%	431,285	475,784	10.3%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	-	41,323	100.0%	-	95,271	100.0%
Ingresos Totales	124,531	187,075	50.2%	431,285	571,055	32.4%
Utilidad de operación	66,401	80,403	21.1%	257,857	281,456	9.2%
UAFIDA	88,640	103,879	17.2%	322,966	352,034	9.0%



Aeropuerto	3T09	3T10	Variación	Acum 09	Acum 10	Variación
Hermosillo						
Servicios Aeronáuticos	31,831	34,222	7.5%	95,390	100,571	5.4%
Servicios No Aeronáuticos	5,966	6,066	1.7%	18,781	17,766	-5.4%
Total ingresos por servicios	37,796	40,289	6.6%	114,171	118,337	3.6%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	-	5,139	100.0%	-	23,143	100.0%
Ingresos Totales	37,796	45,428	20.2%	114,171	141,480	23.9%
Utilidad de operación	6,828	12,184	78.4%	25,320	29,152	15.1%
UAFIDA	17,970	23,968	33.4%	56,619	64,494	13.9%
Guanajuato						
Servicios Aeronáuticos	33,679	35,517	5.5%	91,082	97,872	7.5%
Servicios No Aeronáuticos	6,469	6,926	7.1%	19,950	20,439	2.5%
Total ingresos por servicios	40,148	42,442	5.7%	111,031	118,311	6.6%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	-	5,424	100.0%	-	28,448	100.0%
Ingresos Totales	40,148	47,866	19.2%	111,031	146,759	32.2%
Utilidad de operación	13,682	13,537	-1.1%	31,204	35,471	13.7%
UAFIDA	24,233	23,830	-1.7%	60,785	66,515	9.4%
Otros (1)						
Servicios Aeronáuticos	73,268	77,475	5.7%	210,811	225,127	6.8%
Servicios No Aeronáuticos	11,977	12,239	2.2%	37,460	36,799	-1.8%
Total ingresos por servicios	85,244	89,714	5.2%	248,271	261,925	5.5%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	-	14,287	100.0%	-	71,853	100.0%
Ingresos Totales	85,244	104,001	22.0%	248,271	333,778	34.4%
Utilidad de operación	1,229	12,937	-1152.6%	19,143	24,799	29.5%
UAFIDA	34,491	21,668	-37.2%	76,870	78,900	2.6%
Total						
Servicios Aeronáuticos	618,036	745,615	20.6%	1,883,992	2,236,049	18.7%
Servicios No Aeronáuticos	173,174	190,306	9.9%	549,909	566,949	3.1%
Total ingresos por servicios	791,211	935,921	18.3%	2,433,901	2,802,999	15.2%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	-	122,472	100.0%	-	447,347	100.0%
Ingresos Totales	791,211	1,058,393	33.8%	2,433,901	3,250,346	33.5%
Utilidad de operación	302,591	374,971	23.9%	949,223	1,179,836	24.3%
UAFIDA	509,108	586,388	15.2%	1,556,009	1,831,085	17.7%

(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):

	2009	2010	Variación	%
Activos				
Activo Circulante				
Efectivo y equivalentes de efectivo	1,897,420	2,588,096	690,676	36.4%
Instrumentos financieros con fines de negociación	290,114	240,820	- 49,294	-17.0%
Cuentas por cobrar - Neto	339,035	241,390	- 97,645	-28.8%
Otros activos circulantes	290,292	178,594	- 111,699	-38.5%
Total activo circulante	2,816,862	3,248,900	432,038	15.3%
Activo fijo - Neto	325,052	357,529	32,477	10.0%
Mejoras a bienes concesionados - Neto	3,469,770	3,802,466	332,696	9.6%
Concesiones aeroportuarias - Neto	16,864,851	16,433,341	- 431,510	-2.6%
Derechos de uso aeroportuario - Neto	2,208,611	2,123,642	- 84,969	-3.8%
Otros derechos adquiridos	819,515	804,450	- 15,065	-1.8%
Impuesto sobre la renta diferido e impuesto al activo	1,442,943	1,734,923	291,980	20.2%
Otros activos	182,699	154,690	- 28,009	-15.3%
Total Activo	28,130,301	28,659,940	529,639	1.9%
Pasivo y Capital contable				
Pasivo circulante	836,180	738,934	- 97,246	-11.6%
Pasivo largo plazo	844,909	1,369,359	524,450	62.1%
Total Pasivo	1,681,089	2,108,293	427,204	25.4%
Capital Contable				
Capital social	24,344,476	24,344,476	-	0.0%
Reserva legal	372,369	432,341	59,972	16.1%
Utilidad Neta Consolidada	868,102	1,055,058	186,956	21.5%
Utilidades acumuladas	-	3,737	3,737	100.0%
Reserva para recompra de acciones	864,264	716,034	- 148,230	100.0%
Total Capital Contable	26,449,212	26,551,646	102,435	0.4%
Total Pasivo y Capital Contable	28,130,301	28,659,940	529,639	1.9%

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

	3T09	3T10	Variación	Acum 09	Acum 10	Variación
Actividades de operación						
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	336,474	398,302	18.4%	985,552	1,209,935	22.8%
Partidas sin impacto en el efectivo						
(Ganancia) pérdida en derivados implícitos	- 328	954	-391.0%	23,832	5,227	-78.1%
Actualización de Impuestos por recuperar	- 4,465	- 4,115	-7.8%	- 10,239	- 9,618	-6.1%
Instrumentos financieros con fines negociación	9,061	- 3,872	-142.7%	19,028	38,801	103.9%
Otros	1,246	229	-81.6%	4,672	4,906	5.0%
Partidas relacionadas con actividades de inversión						
Depreciación y amortización	211,057	214,691	1.7%	620,037	662,143	6.8%
Otros	- 16	97	-709.7%	6,848	108	-98.4%
Partidas relacionadas con actividades de financiamiento						
Intereses a cargo	13,477	26,625	97.6%	38,250	81,678	113.5%
Pérdida en el instrumento derivado de cobertura	-	2,956	100.0%	-	9,734	100.0%
Flujos derivados del resultado antes de impuestos a la utilidad	566,506	635,867	12.2%	1,687,981	2,002,914	18.7%
Flujos generados o utilizados en la operación						
(Aumento) disminución en						
Cuentas por cobrar a clientes	93,273	151,051	61.9%	233,022	212,466	-8.8%
Impuestos por recuperar y otros activos circulantes	- 85,962	- 81,392	-5.3%	- 113,907	- 66,827	-41.3%
Impuesto sobre la renta por recuperar de dividendos	-	-	0.0%	81,241	57,444	-29.3%
Aumento (disminución) en						
Derechos sobre bienes concesionados	- 16,186	- 18,878	16.6%	- 25,229	- 8,168	-67.6%
Cuentas por pagar	- 63,916	- 132,516	107.3%	222	137,285	61700.4%
Impuestos a la utilidad pagados	- 70,030	- 9,270	-86.8%	- 281,117	- 284,085	1.1%
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	423,685	544,862	28.6%	1,582,212	2,051,031	29.6%
Actividades de inversión						
Activos fijos y mejoras a bienes concesionados	- 106,132	- 151,358	42.6%	- 447,882	- 572,266	27.8%
Otros activos diferidos	- 1,942	- 1,944	0.1%	- 5,079	- 20,215	298.0%
Flujos netos de efectivo de actividades de inversión	- 108,073	- 153,302	41.9%	- 452,961	- 592,481	30.8%
Efectivo excedente para aplicar en actividades de financiamiento	315,612	391,560	24.1%	1,129,252	1,458,550	29.2%
Actividades de financiamiento						
Dividendos decretados y pagados	-	- 250,000	100.0%	- 870,000	- 1,000,000	14.9%
Préstamos bancarios	-	-	0.0%	270,000	507,692	88.0%
Pago de préstamos	- 64,742	- 66,623	2.9%	- 141,813	- 181,737	28.2%
Recompra de acciones	-	- 283,966	100.0%	43,464	- 283,966	-753.3%
Intereses pagados	-	- 31,657	100.0%	- 39,486	- 86,027	117.9%
Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento	- 64,742	- 632,246	876.6%	- 737,835	- 1,044,039	41.5%
Incremento de efectivo y equivalentes de efectivo en el período	250,871	- 240,685	-195.9%	391,417	414,511	5.9%
Saldo de efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del período	1,646,550	2,828,781	71.8%	1,506,004	2,173,586	44.3%
Saldo al final del período	1,897,420	2,588,096	36.4%	1,897,420	2,588,096	36.4%

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

	3T09	3T10	Variación	Acum 09	Acum 10	Variación
Ingresos						
Servicios Aeronáuticos	618,036	745,615	20.6%	1,883,992	2,236,049	18.7%
Servicios No Aeronáuticos	173,174	190,306	9.9%	549,909	566,949	3.1%
Total ingresos por operación	791,211	935,921	18.3%	2,433,901	2,802,999	15.2%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	-	122,471	100.0%	-	447,347	100.0%
Ingresos Totales	791,211	1,058,392	100.0%	2,433,901	3,250,346	100.0%
Gastos de operación						
Costo de servicios	194,590	254,340	30.7%	645,578	716,810	11.0%
Asistencia técnica	27,862	31,749	13.9%	83,362	97,332	16.8%
Derechos sobre bienes concesionados	39,375	46,606	18.4%	121,075	139,549	15.3%
Depreciación y amortización	211,057	214,691	1.7%	620,037	662,143	6.8%
Total gastos de operación	472,884	547,385	15.8%	1,470,052	1,615,834	9.9%
Costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	-	122,471	100.0%	-	447,347	100.0%
Gastos totales	472,884	669,856	41.7%	1,470,052	2,063,181	40.3%
Utilidad de operación	318,327	388,536	22.1%	963,849	1,187,165	23.2%
Resultado integral de financiamiento	18,535	13,259	-28.5%	31,483	23,944	-23.9%
Otros gastos	- 387	- 3,493	802.3%	- 9,780	- 1,174	-88.0%
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	336,474	398,302	18.4%	985,552	1,209,935	22.8%
Impuestos a la utilidad	- 22,568	- 73,990	227.9%	- 117,450	- 154,877	31.9%
Utilidad Neta Consolidada	313,906	324,312	3.3%	868,102	1,055,058	21.5%

* * *