



**GRUPO AEROPORTUARIO DEL PACÍFICO, S.A.B. de C.V. (GAP)  
ANUNCIA RESULTADOS DEL SEGUNDO TRIMESTRE 2011**

Guadalajara, Jalisco, México, 27 de julio de 2011 - Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. (NYSE:PAC; BMV:GAP) ("la Compañía" o "GAP") reporta los resultados del segundo trimestre terminado el 30 de junio 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 2T11 vs. 2T10:**

- **Los ingresos totales del 2T11 aumentaron 13.7% (Ps. 146.1 millones)**, originado principalmente por los servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17) que se incrementaron en Ps. 135.1 millones (95.4%). La suma de los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos aumentó 1.2% (Ps. 11.0 millones), correspondiendo a servicios no aeronáuticos un incremento del 3.7% (Ps. 6.9 millones), y a servicios aeronáuticos un incremento de 0.6% (Ps. 4.1 millones).
- **En el 2T11 el costo del servicio aumentó 5.8%, (Ps. 13.6 millones)**; originado principalmente por los incrementos en los costos de personal, seguridad, seguros y servicios públicos (energía eléctrica y agua principalmente) por Ps. 17.9 millones en conjunto, compensado por el decremento de los otros gastos de operación por Ps. 4.3 millones.
- El costo por **derechos de concesión aumentó 1.2% (Ps. 0.5 millones)** en el 2T11, como consecuencia del aumento en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos; mientras que la asistencia técnica presenta un decremento del 0.5% (Ps. 0.2 millones), debido al aumento mayor en los costos del servicio respecto del aumento de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.
- **La utilidad de operación decreció 0.8% (Ps. 3 millones).**
- **La UAFIDA disminuyó 0.5% (Ps. 2.9 millones)**, pasando de Ps. 609.9 millones durante el 2T10 a Ps. 607.0 millones durante el 2T11. El **margen de UAFIDA** disminuyó de 57.3% en el 2T10 a 50.1% en el 2T11 (sin incluir los efectos de INIF 17 disminuyó de 66.1% en el 2T10 a 65.0% en el 2T11, un decremento de 110 puntos base).
- **La utilidad neta aumentó 8.2% (Ps. 14.3 millones)**, debido principalmente a la disminución en el rubro de impuestos a la utilidad por Ps. 26.0 millones en el 2T11.

Para mayor información por favor visite [www.aeropuertosgap.com.mx](http://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](mailto: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](mailto:gap@i-advize.com)

Síguenos en Twitter:



<http://twitter.com/aeropuertosGAP>

## **Resultados de Operación**

Durante el segundo trimestre de 2011 se registró un decremento de 107.7 mil **pasajeros totales** representando una reducción del 2.1%, comparado con el mismo periodo del año anterior. El tráfico de pasajeros doméstico experimentó un descenso del 3.7%, lo que representó 123.0 mil pasajeros, mientras que el tráfico de pasajeros internacional experimentó un alza del 0.9%, lo que representó 15.3 mil pasajeros.

Es importante destacar que el decremento de pasajeros durante el 2T11 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 e incremento de frecuencia hacia los destinos que GMA venía operando, no se ha alcanzado a cubrir la demanda por un déficit en la oferta de asientos disponibles.

El **tráfico de pasajeros domésticos** en el 2T11 comparado con el 2T10 registró un decremento neto de 123.0 miles de pasajeros, originado por los decrementos en los aeropuertos de Guadalajara con 62.8 miles, Tijuana con 47.2 miles, Guanajuato con 14.5 miles, La Paz con 10.8 miles, Los Mochis con 7.1 miles, Puerto Vallarta con 3.6 miles, Morelia con 1.8 miles y Manzanillo con 0.9 miles, los cuales fueron compensados por los incrementos en los aeropuertos de Los Cabos en 14.8 miles, Mexicali en 6.7 miles, Hermosillo en 3.0 miles y Aguascalientes en 1.3 miles.

El decremento de pasajeros presentado durante el 2T11 en el **Aeropuerto de Guadalajara** es originado principalmente por la suspensión de operaciones de GMA en los destinos a Puebla, La Paz, Los Cabos 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 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 en los destinos de Chihuahua, Monterrey y Culiacán, siendo este último destino también afectado por la disminución de frecuencias por parte de Volaris. Estos decrementos son parcialmente compensados por el incremento de frecuencias por parte de Volaris con destino a Toluca y Mexicali, por la apertura de la ruta a Cancún por parte de Interjet, así como por el incremento de frecuencias a dicha ruta por parte de Volaris y Magnicharters, además de la apertura de las rutas de VivaAerobus con destino a Villahermosa y Tuxtla Gutiérrez, de Aeroméxico con destino a Mexicali y Hermosillo. Por último, el incremento de frecuencias con destino a la Ciudad de México por parte de Interjet, Aeroméxico, Aeroméxico Connect, Volaris y VivaAerobus, ha beneficiado al tráfico del aeropuerto.

El decremento en el **Aeropuerto de Tijuana** se debe principalmente a la disminución de frecuencias por parte de Volaris con destino a Toluca como efecto sustitución al AICM, a la disminución de frecuencias con destino a Guadalajara por parte de Aeroméxico y Aeroméxico Connect, a la suspensión de operaciones por parte de Volaris a Puebla y a la disminución de frecuencias por parte de Aeroméxico y Volaris con destino a Guanajuato. Es importante mencionar que el aeropuerto de Tijuana ha venido mostrando una

desaceleración ocasionada por falta de recuperación de asientos, así como a la apertura de diversas rutas por distintas aerolíneas con destino al Sur de California. Desde la suspensión de operaciones de GMA, ante la falta de asientos al Sur de California, el Aeropuerto se utilizó como vía alterna, sin embargo al darse la recuperación de asientos hacia California, esa tendencia se ha ido revirtiendo ocasionando que rutas con destino a Tijuana se vean reducidas.

En lo que respecta al **Aeropuerto de Guanajuato** su decremento en tráfico se debe principalmente a la disminución de frecuencias por parte de Aeromar con destino a la Ciudad de México, a la disminución de frecuencias por parte de Aeroméxico y Volaris hacia Tijuana, además de la disminución de frecuencias de VivaAerobus y Aeroméxico Connect con destino a Monterrey.

El decremento en el **Aeropuerto de La Paz** se debe principalmente a la suspensión de operaciones de GMA con destinos Guadalajara y Tijuana, así como a la suspensión de operaciones de Volaris con destino a Toluca.

Por otra parte, se presentó un incremento de pasajeros durante el 2T11 en el **Aeropuerto de Los Cabos** originado principalmente por el incremento de frecuencias con destino a Tijuana y la apertura de la ruta a Ciudad de México por parte de Volaris al igual que la apertura de esta última ruta por parte de VivaAerobus y por el incremento de frecuencias por parte de Magnicharters con destino a Monterrey.

Asimismo se presentó un incremento de pasajeros en el **Aeropuerto de Mexicali**, ocasionado por un incremento de frecuencias por parte de Aeroméxico Connect con destino a Hermosillo.

El **tráfico de pasajeros internacionales**, presentó un incremento neto de 15.3 miles de pasajeros en el 2T11 comparado con el 2T10. Este aumento se debió principalmente a la alza de 93.2 miles de pasajeros en Guadalajara, 16.8 miles en Guanajuato, 5.1 miles en Aguascalientes, 0.7 miles en La Paz y 0.2 miles en Los Mochis, los cuales fueron compensados por los decrementos en los aeropuertos de Puerto Vallarta en 71.7 miles, Morelia en 22.2 miles, Manzanillo en 4.2 miles, Hermosillo en 1.8 miles, Tijuana en 0.5 miles, Mexicali 0.2 miles y 0.1 miles en Los Cabos.

El incremento en el **Aeropuerto de Guadalajara** del 17.1% (93.2 miles de pasajeros) durante el 2T11 comparado con el mismo periodo del año anterior se debe principalmente a la apertura de la ruta por parte de Volaris y Aeroméxico con destino a Chicago, Fresno y Las Vegas, al reinicio de operaciones por parte de Aeroméxico con destino a Ontario, al incremento del factor de ocupación originado por cambio de equipo con destino a Houston por parte de Continental, al incremento de frecuencias por parte de Delta, US Airways, American Airlines y Aeroméxico con destino a Atlanta, Phoenix, Dallas y San Antonio, respectivamente. Asimismo, es originado por la apertura de la ruta e incremento de frecuencias con destino a San José California por parte de Alaska Airlines y Volaris.

Con respecto al **Aeropuerto de Guanajuato**, el incremento es originado por la apertura de la ruta e incremento de frecuencias por parte de Continental y Aeroméxico Connect con

destino a los Ángeles, por el incremento del factor de ocupación por parte de Continental con destino a Houston, así como al incremento de frecuencias por parte de American Airlines con destino a Dallas, mientras que para el **Aeropuerto de Aguascalientes** el incremento se debe principalmente por el aumento 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 15.7% lo que corresponde a 71.7 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 derivado de una demanda débil, además de que en Puerto Vallarta durante los últimos años ha cambiado el perfil del pasajero, teniendo como consecuencia la disminución del rendimiento.

En relación al **Aeropuerto de Morelia**, éste también presenta el efecto por la suspensión de operaciones de GMA, mostrando una disminución de frecuencias en los destinos a Chicago, Los Ángeles y San José California.

### **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 julio de 2011 se logre una recuperación del 58.4% (comparado con 54.6% en junio 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.

**Pasajeros terminales domésticos (en miles):**

Aeropuerto	2T10	2T11	Variación	Acum 10	Acum 11	Variación
Guadalajara	1,218.9	1,156.1	-5.2%	2,327.5	2,253.8	-3.2%
Tijuana	877.7	830.5	-5.4%	1,696.7	1,655.3	-2.4%
Puerto Vallarta	181.0	177.4	-2.0%	332.8	334.2	0.4%
Los Cabos	183.2	198.0	8.1%	370.3	348.8	-5.8%
Hermosillo	268.2	271.2	1.1%	521.3	517.3	-0.8%
Guanajuato	129.7	115.2	-11.2%	256.4	221.4	-13.6%
Morelia	55.9	54.1	-3.3%	111.2	114.1	2.6%
Mexicali	113.0	119.7	5.9%	218.2	235.9	8.1%
La Paz	136.6	125.8	-7.9%	265.4	247.3	-6.8%
Aguascalientes	59.1	60.4	2.2%	108.9	113.1	3.9%
Manzanillo	20.9	20.0	-4.4%	41.2	43.6	5.7%
Los Mochis	63.4	56.4	-11.2%	116.3	112.1	-3.6%
<b>Total</b>	<b>3,307.6</b>	<b>3,184.6</b>	<b>-3.7%</b>	<b>6,366.2</b>	<b>6,197.0</b>	<b>-2.7%</b>

**Pasajeros terminales internacionales (en miles):**

Aeropuerto	2T10	2T11	Variación	Acum 10	Acum 11	Variación
Guadalajara	545.4	638.6	17.1%	1,107.5	1,146.6	3.5%
Tijuana	7.7	7.2	-5.9%	14.6	13.2	-10.1%
Puerto Vallarta	455.3	383.6	-15.7%	1,242.7	1,139.8	-8.3%
Los Cabos	517.9	517.8	0.0%	1,098.8	1,111.4	1.1%
Hermosillo	18.5	16.7	-9.7%	39.4	34.3	-13.0%
Guanajuato	77.0	93.8	21.8%	155.3	185.3	19.3%
Morelia	52.9	30.7	-42.0%	108.6	60.6	-44.2%
Mexicali	1.0	0.8	-19.6%	2.0	1.4	-28.9%
La Paz	6.1	6.9	11.9%	11.9	15.0	25.9%
Aguascalientes	16.2	21.3	31.5%	30.4	38.8	27.5%
Manzanillo	16.0	11.8	-26.4%	58.3	55.6	-4.6%
Los Mochis	1.0	1.1	16.9%	2.3	2.4	7.5%
<b>Total</b>	<b>1,714.9</b>	<b>1,730.2</b>	<b>0.9%</b>	<b>3,871.8</b>	<b>3,804.3</b>	<b>-1.7%</b>

**Total de pasajeros terminales (en miles):**

Aeropuerto	2T10	2T11	Variación	Acum 10	Acum 11	Variación
Guadalajara	1,764.2	1,794.6	1.7%	3,435.0	3,400.4	-1.0%
Tijuana	885.5	837.8	-5.4%	1,711.3	1,668.4	-2.5%
Puerto Vallarta	636.3	561.0	-11.8%	1,575.5	1,474.0	-6.4%
Los Cabos	701.1	715.8	2.1%	1,469.1	1,460.2	-0.6%
Hermosillo	286.7	287.9	0.4%	560.7	551.5	-1.6%
Guanajuato	206.7	209.0	1.1%	411.6	406.7	-1.2%
Morelia	108.8	84.8	-22.1%	219.8	174.7	-20.5%
Mexicali	114.0	120.5	5.7%	220.2	237.3	7.8%
La Paz	142.7	132.6	-7.0%	277.3	262.3	-5.4%
Aguascalientes	75.3	81.7	8.5%	139.3	151.9	9.0%
Manzanillo	36.8	31.7	-13.7%	99.5	99.2	-0.2%
Los Mochis	64.4	57.5	-10.7%	118.6	114.6	-3.4%
<b>Total</b>	<b>5,022.5</b>	<b>4,914.8</b>	<b>-2.1%</b>	<b>10,238.0</b>	<b>10,001.3</b>	<b>-2.3%</b>

**Resultados consolidados del segundo trimestre de 2011**

**Los ingresos totales** del 2T11 se incrementaron 13.7% ó Ps. 146.1 millones, pasando de Ps. 1,064.8 millones en el 2T10 a Ps. 1,210.9 millones. El incremento se genera principalmente por los ingresos por adiciones a bienes concesionados (INIF 17) por Ps. 276.7 millones en el 2T11, comparado con Ps. 141.6 millones en el 2T10, incremento que representó el 92.5% 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. INIF 17 fue adoptada por la Compañía a partir del 3T10, sin embargo, para efectos comparativos se incluyen las cifras aplicables en el 2T10.

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, 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, entre otras razones financieras, el margen UAFIDA y el margen de operación.

**Ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos**

La suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos se incrementó 1.2%, ó Ps. 11.0 millones, de Ps. 923.2 millones en el 2T10 a Ps. 934.2 millones en el 2T11.

- Los **ingresos por servicios aeronáuticos** se incrementaron 0.6% ó Ps. 4.1 millones en el 2T11. El incremento en los ingresos por servicios aeronáuticos se debe principalmente al

aumento en los ingresos por servicios complementarios, aterrizaje y estacionamiento de aeronaves que en su conjunto aumentaron 21.0% ó Ps. 11.5 millones, compensados con el decremento en los ingresos por TUA en Ps. 8.4 millones ó 1.3%. La disminución de los ingreso por TUA se debe principalmente al decremento en el tráfico total de pasajeros terminales en 107.7 miles de pasajeros. La principal disminución del total de pasajeros se produjo en los aeropuertos de Puerto Vallarta, Morelia, y Manzanillo que en conjunto disminuyeron 105.6 miles teniendo dichos aeropuertos la segunda, tercera y quinta tarifas máximas más altas dentro de los aeropuertos de la Compañía. Así mismo, el Aeropuerto de Tijuana que recibió el incremento en tarifa máxima más alto dentro del grupo en 2010, experimentó en el 2T11 un decremento en el tráfico de pasajeros de 47.7 miles de pasajeros.

- Los **ingresos por servicios no aeronáuticos** aumentaron en el 2T11 3.7% ó Ps. 6.9 millones, respecto del 2T10, debido principalmente al incremento de los ingresos por estacionamiento de autos, arrendamiento de tiendas de conveniencia, publicidad y arrendadoras de autos, que en conjunto se incrementaron Ps. 6.1 millones.

**El total de gastos de operación** en el 2T11 aumentó 21.7% ó Ps. 149.1 millones, comparado con el 2T10, debido principalmente al aumento en Ps. 135.1 millones en los **costos por adiciones a bienes concesionados** relacionados con los efectos de INIF 17, mientras que la suma de costo del servicio, derechos sobre bienes concesionados, asistencia técnica, depreciación y amortización se incrementaron 2.6% ó Ps. 14.0 millones.

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

- El **costo del servicio** aumentó 5.8% ó Ps. 13.6 millones respecto del 2T10 por las siguientes causas:
  - El gasto de **personal** aumentó 9.4% ó Ps. 7.9 millones respecto del 2T10, principalmente por los incrementos en los rubros de sueldos y salarios por Ps. 1.7 millones, gratificación corporativa por Ps. 2.7 millones, indemnizaciones por Ps. 3.0 millones, principalmente.
  - El rubro de **mantenimiento** aumentó en 1.4% ó Ps. 0.6 millones respecto del 2T10, como resultado del mantenimiento rutinario de las terminales, plataformas, aerocares, aeropasillos y aires acondicionados, principalmente.
  - El gasto por **seguridad y seguros** del 2T11 presenta un incremento del 18.3% ó Ps. 5.0 millones respecto del 2T10, principalmente por el aumento en el costo de seguridad que se relaciona con las nuevas medidas relativas a la revisión de líquidos a los pasajeros que van abordar, así como al incremento en el costo de la póliza de seguros patrimonial vigente para el periodo noviembre 2010 a octubre 2011 debido a los desastres naturales acontecidos durante 2010 en Chile y en Haití.
  - El gasto por **servicios** del 2T11 presenta un incremento del 15.6% ó Ps. 4.3 millones respecto del 2T10, principalmente por el incremento en las tarifas eléctricas para el

año 2011. El rubro asociado a consumo de energía eléctrica se incrementó en Ps. 3.8 millones.

- El rubro de **otros gastos de operación** disminuyó 8.4% ó Ps. 4.3 millones, originado principalmente por el decremento de la provisión de la reserva para cuentas de cobro dudoso por Ps. 12.2 millones, compensado con los incrementos de honorarios y servicios profesionales por Ps. 4.5 millones, gastos por alcuotas por Ps. 1.5 millones y gastos por cotización en bolsa por Ps. 1.7 millones.
- Derivado del incremento en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos el costo por **derechos sobre bienes concesionados** aumentó 1.2% ó Ps. 0.5 millones, mientras que el costo por **asistencia técnica** disminuyó 0.5% o Ps. 0.2 millones, debido principalmente al incremento mayor de los gastos de operación sobre los ingresos, en valores nominales.
- El gasto por **depreciación y amortización** se mantuvo prácticamente sin variación, aunque particularmente el gasto por depreciación aumentó en el 2T11 en Ps. 13.1 millones comparado con el 2T10, debido al incremento en inversiones de activos fijos y de las mejoras realizadas a los bienes concesionados.
- El **costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)** se incrementó durante el 2T11 en Ps. 135.1 millones pasando de Ps. 141.6 millones en 2T10 a Ps. 276.7 millones en 2T11. 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 operación de la Compañía. El incremento observado en el 2T11 se debe a que el compromiso de inversiones contenido en los Planes Maestros de Desarrollo para el 2011 es el más alto para el período 2010-2014.

**El margen de operación** del 2T11 disminuyó 450 puntos base, de 35.4% en el 2T10 a 30.9% en el 2T11, en parte por los efectos de los cambios en el **ingreso - costo por adiciones a bienes concesionados** (el margen de operación sin los efectos de INIF 17 disminuyó 80 puntos base, pasando de 40.8% en el 2T10 a 40.0% en el 2T11, principalmente por el aumento en los costos del servicio). El valor nominal de la utilidad de operación se disminuyó Ps. 3.0 millones.

El **margen UAFIDA** disminuyó de 57.3% en el 2T10 a 50.1% en el 2T11, (El margen UAFIDA sin considerar los efectos de INIF 17 disminuyó en 110 puntos base, pasando de 66.1% en el 2T10 a 65.0% en el 2T11). 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 negativa de Ps. 5.5 millones en el 2T11 respecto del 2T10, pasando de un ingreso de Ps. 12.2 millones en el 2T10 a Ps. 6.7 millones en el 2T11. Esta variación se compone por el efecto de las diferencias en cambios que pasó de una ganancia cambiaria de Ps. 4.7 millones a una pérdida cambiaria de Ps. 6.0 millones debido en parte a que durante el 2T10 se experimentó una devaluación del peso contra el dólar del 3.4% mientras que durante el 2T11 hubo una revaluación del peso contra el dólar del 1.2%, generando un efecto de disminución de Ps. 10.7 millones, este efecto fue compensado por el incremento en los ingresos por intereses de Ps. 4.6 millones en el 2T11, principalmente.

La **utilidad neta** del 2T11 fue mayor en Ps. 14.3 millones (8.2%) respecto del 2T10, debido principalmente a la disminución en el rubro de impuestos a la utilidad, que en 2T10 presentó un gasto de Ps. 211.3 millones, mientras que en el 2T11 fue un gasto de Ps. 185.3 millones, generando un beneficio a la utilidad neta de Ps. 26.0 millones, mientras que la utilidad antes de impuestos disminuyó Ps. 11.7 millones.

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

	2T10	2T11	Variación
Servicios Aeronáuticos	733,684	737,780	0.6%
Servicios No Aeronáuticos	189,508	196,437	3.7%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	141,607	276,695	95.4%
<b>Ingresos Totales</b>	<b>1,064,799</b>	<b>1,210,912</b>	<b>13.7%</b>
Costo de servicios	235,129	248,759	5.8%
Costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	141,607	276,695	95.4%
<b>Subtotal Costos</b>	<b>376,736</b>	<b>525,454</b>	<b>39.5%</b>
Utilidad de operación	376,666	373,691	-0.8%
UAFIDA	609,993	607,000	-0.5%
Utilidad Neta	175,328	189,665	8.2%
Utilidad Neta por acción (Pesos)	0.3125	0.3381	8.2%
Utilidad Neta por ADS (US dollars)	0.2667	0.2885	8.2%
Margen de utilidad de operación %	35.4%	30.9%	-12.8%
Margen de utilidad de operación % (sin INIF 17)	40.8%	40.0%	-2.0%
Margen de UAFIDA %	57.3%	50.1%	-12.5%
Margen de UAFIDA % (sin INIF 17)	66.1%	65.0%	-1.7%
Subtotal Costos / Ingresos Totales %	35.4%	43.4%	22.6%
Costo de servicios / Ingresos Totales (sin INIF 17 %)	25.5%	26.6%	4.5%

- Los dólares fueron convertidos de pesos a dólares al tipo de cambio de Ps. 11.7191 por dólar estadounidense (Publicado por the Board of Governors of the Federal Reserve a la compra del mediodía del 30 de junio de 2011).

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

	2T10	2T11	Variación
Pasajeros Totales	5,022.5	4,914.8	-2.1%
Volumen de Carga Total (en unidades de tráfico)	382.4	372.1	-2.7%
Unidades de Tráfico Total	5,404.9	5,286.9	-2.2%
Servicios Aeronáuticos y No aeronáuticos por pasajero (Pesos)	183.8	190.1	3.4%
Servicios Aeronáuticos por UT (Pesos)	135.7	139.5	2.8%
Servicios No Aeronáuticos por pasajeros (Pesos)	37.7	40.0	5.9%
Costo de servicios por UT (Pesos)	43.5	47.1	8.2%

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

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

	2T10	2T11	Variación
Personal	84,435	92,365	9.4%
Mantenimiento	44,699	45,329	1.4%
Seguridad y seguros	27,341	32,340	18.3%
Servicios (luz, teléfono, combustibles, etc.)	27,882	32,229	15.6%
Otros gastos de operación	50,771	46,495	-8.4%
<b>Costo de servicios</b>	<b>235,129</b>	<b>248,759</b>	<b>5.8%</b>
Costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	141,607	276,695	95.4%
Derechos sobre bienes concesionados	45,966	46,511	1.2%
Asistencia técnica	32,105	31,947	-0.5%
<b>Subtotal Gastos de Operación</b>	<b>454,806</b>	<b>603,912</b>	<b>32.8%</b>
Depreciación	23,787	36,874	55.0%
Amortización	209,540	196,436	-6.3%
<b>Total Depreciación y amortización</b>	<b>233,327</b>	<b>233,309</b>	<b>0.0%</b>
<b>Total Gastos de Operación</b>	<b>688,133</b>	<b>837,221</b>	<b>21.7%</b>

**Resultados consolidados del primer semestre de 2010**

**Los ingresos totales** del 1S11 se incrementaron 14.1% ó Ps. 303.7 millones, pasando de Ps. 2,150.3 millones en el 1S10 a Ps. 2,454.0 millones. El incremento en los ingresos totales se debe principalmente a la variación positiva de Ps. 270.2 millones en los ingresos por adiciones a bienes concesionados (INIF 17) que pasó de Ps. 283.2 millones en el 1S10 a Ps. 553.4 millones en el 1S11. 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 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 en cada trimestre asumidos por los aeropuertos de la Compañía en sus Planes Maestros de Desarrollo. La INIF 17 fue adoptada por la Compañía a partir del 3T10, sin embargo, para efectos comparativos se incluyen las cifras aplicables al 1S10. 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, 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, entre otras razones financieras, el margen UAFIDA y el margen de operación.

### **Ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos**

La suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos se incrementó 1.8%, ó Ps. 33.5 millones, pasando de Ps. 1,867.1 millones en el 1S10 a Ps. 1,900.6 millones en el 1S11.

- Los **ingresos por servicios aeronáuticos** se incrementaron 1.2%, ó Ps. 18.2 millones en el 1S11, debido principalmente a la variación positiva de los ingresos por servicios complementarios, ingresos por Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA), ingresos por aterrizajes e ingresos por estacionamiento de aeronaves que en conjunto incrementaron 1.3% ó Ps. 17.8 millones. El incremento en dichos ingresos se debe principalmente a que la variación en las Tarifas Máximas negociado 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. Los ingresos por Tarifas de Uso de Aeropuerto tuvieron un incremento del 0.3% ó Ps. 4.5 millones a pesar de que durante el 1S11 se observó un decremento en el total de pasajeros del 2.3%, debido fundamentalmente al reflejo del incremento en la Tarifa Máxima durante el 1S11, a diferencia de lo ocurrido durante el 1S10 en el que las nuevas tarifas específicas estuvieron vigentes a partir de abril de 2010.

- Los **ingresos por servicios no aeronáuticos** se incrementaron Ps. 15.3 millones. Los principales incrementos correspondieron a los ingresos por renta de espacios, publicidad, estacionamientos, arrendadoras de autos, tiendas “duty free” y otros que en conjunto se incrementaron 6% ó Ps. 16.7 millones en el 1S11, mientras que los espacios dedicados a desarrolladores de tiempos compartidos y comunicaciones en conjunto disminuyeron 6.3% ó Ps. 2.9 millones en el 1S11.

**El total de los costos y gastos de operación** en el 1S11 se incrementó 22.2% ó Ps. 299.4 millones respecto del 1S10, debido principalmente al aumento en Ps. 270.2 millones en los **costos por adiciones a bienes concesionados** relacionados con los efectos de INIF 17, mientras que la suma de costo del servicio, derechos sobre bienes concesionados, asistencia técnica, depreciación y amortización se incrementaron Ps. 29.2 millones ó 2.7%.

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

- El **costo del servicio** del 1S11 aumentó 3.9% ó Ps. 17.9 millones respecto del 1S10, por las siguientes causas:
  - El gasto de **personal** se incrementó 6.7% ó Ps. 11.7 millones respecto del 1S10, debido a que en el primer semestre de 2011 se tuvieron incrementos en los rubros de sueldos y salarios por Ps. 3.4 millones, gratificación corporativa por Ps. 2.2 millones, indemnizaciones por Ps. 2.5 millones, cargas sociales y provisión de aguinaldo por Ps. 2.0 millones, entre otros.
  - El rubro de **mantenimiento** aumentó en 1.9% ó Ps. 1.7 millones respecto del 1S10, como resultado del mantenimiento rutinario a edificios terminales de pasajeros, plataformas, aerocares, aeropasillos y aires acondicionados, principalmente.
  - El gasto por **seguridad y seguros** se incrementó en 13.5% ó Ps. 7.5 millones en el 1S11, principalmente por el aumento en el costo de seguridad por las nuevas medidas de seguridad relativas a la revisión de líquidos a los pasajeros que van abordar, así como al incremento en el costo de la póliza de seguros patrimonial vigente para el periodo noviembre 2010 a octubre 2011, debido a los desastres naturales acontecidos durante 2010 en Chile y en Haití.
  - El gasto por **servicios** del 1S11 presenta un incremento del 10.7% ó Ps. 5.2 millones respecto del 1S10, principalmente por el incremento en las tarifas eléctricas durante el 1S11.
  - El rubro de **otros gastos de operación** disminuyó 9.1%, ó Ps. 8.3 millones, originado principalmente por una menor provisión de la reserva para cuentas de cobro dudoso en el 1S11.
- Derivado del incremento en los ingresos, el costo por **derechos sobre bienes concesionados** aumentó en el 1S11 en 1.8% ó Ps. 1.7 millones, así como el costo por **asistencia técnica** que se incrementó 1.1% ó Ps. 0.7 millones en el 1S11, derivado del incremento mayor en los ingresos totales respecto del total de los costos en valores nominales.
- El gasto por **depreciación y amortización** aumentó en el 1S11 en Ps. 9.0 millones ó 2.0%, comparado con el 1S10, debido al incremento de obras en proceso de nuevas inversiones en activos fijos y de las mejoras realizadas a los bienes concesionados.

- El **costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)** se incrementó durante el 1S11 en Ps. 270.2 millones pasando de Ps. 283.2 millones en el 1S10 a Ps. 553.4 millones en el 1S11. 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 1S11 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** del 1S11 disminuyó 440 puntos base, de 37.1% en el 1S10 a 32.7% en el 1S11, en parte por los efectos de los cambios en el **ingreso - costo por adiciones a bienes concesionados**, (el margen de operación sin los efectos de INIF 17 disminuyó 60 puntos base, pasando de 42.8% en el 1S10 a 42.2% en el 1S11, 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 Ps. 4.3 millones.

El **margen UAFIDA** disminuyó de 57.9% en el 1S10 a 51.3% en el 1S11, (El margen UAFIDA sin considerar los efectos de INIF 17 se disminuyó en 40 puntos base, pasando de 66.7% en el 1S10 a 66.3% en el 1S11). 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 negativa de Ps. 4.1 millones en el 1S11 respecto del 1S10, pasando de un ingreso de Ps. 10.7 millones en el 1S10 a Ps. 6.6 millones en el 1S11. Esta disminución se compone principalmente por el aumento de la pérdida cambiaria que pasó de Ps. 9.0 millones en el 1S10 a Ps. 21.0 millones, generando un efecto negativo de Ps. 12.0 millones, debido en parte a que durante el 1S10 se experimentó una revaluación del peso contra el dólar del 1.6% mientras que durante el 1S11 fue del 4.9%, es decir, 3 veces mayor en 2011 que en 2010. Este efecto fue compensado con el incremento en los ingresos por intereses que pasó de Ps. 23.9 millones en el 1S10 a Ps. 30.9 millones en el 1S11.

**La utilidad neta** del 1S11 fue menor en Ps. 142.4 millones ó 19.5% respecto del 1S10. La disminución se originó principalmente en el rubro de impuestos a la utilidad, que en 1S10 presentó un beneficio en el gasto por impuestos diferidos de Ps. 162.6 millones, mientras que en el 1S11 se observó un beneficio en el gasto por impuestos diferidos de Ps. 4.2 millones en dicho rubro. La variación en el impuesto diferido se debe a que en el 1S10 hubo una inflación del 1.4% en el semestre, lo que generó un efecto mayor en el impuesto diferido, mientras que en el 1S11 hubo inflación de 0.3%, esto es, 4.7 veces menor que en 2010 y por lo tanto el beneficio fue menor. Adicionalmente, en el 1S10 se cambió la tasa de amortización fiscal de la concesión en el Aeropuerto de Los Mochis y generándose así un beneficio en el impuesto diferido por Ps. 82.2 millones, situación que no ocurrió en el 1S11.

**Resumen de resultados consolidados del primer semestre de 2011 (en miles de pesos):**

	Acum 10	Acum 11	Variación
Servicios Aeronáuticos	1,490,435	1,508,609	1.2%
Servicios No Aeronáuticos	376,643	391,970	4.1%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	283,215	553,390	95.4%
<b>Ingresos Totales</b>	<b>2,150,293</b>	<b>2,453,969</b>	<b>14.1%</b>
Costo de servicios	462,470	480,331	3.9%
Costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	283,215	553,390	95.4%
<b>Subtotal Costos</b>	<b>745,685</b>	<b>1,033,720</b>	<b>38.6%</b>
Utilidad de operación	798,629	802,884	0.5%
UAFIDA	1,246,081	1,259,363	1.1%
Utilidad Neta	730,746	588,304	-19.5%
Utilidad Neta por acción (Pesos)	1.3026	1.0487	-19.5%
Utilidad Neta por ADS (US dollars)	1.1115	0.8948	-19.5%
Margen de utilidad de operación %	37.1%	32.7%	-11.9%
Margen de utilidad de operación % (sin INIF 17)	42.8%	42.2%	-1.2%
Margen de UAFIDA %	57.9%	51.3%	-11.4%
Margen de UAFIDA % (sin INIF 17)	66.7%	66.3%	-0.7%
Subtotal Costos / Ingresos Totales %	34.7%	42.1%	21.5%
Costo de servicios / Ingresos Totales (sin INIF 17 %)	24.8%	25.3%	2.0%

- Los dólares fueron convertidos de pesos a dólares al tipo de cambio de Ps. 11.7191 por dólar estadounidense (Publicado por the Board of Governors of the Federal Reserve a la compra del mediodía del 30 de junio de 2011).

**Otros datos importantes del primer semestre de 2011 (en miles de pesos):**

	Acum 10	Acum 11	Variación
Pasajeros Totales	10,238.0	10,001.3	-2.3%
Volumen de Carga Total (en unidades de tráfico)	740.9	746.5	0.8%
Unidades de Tráfico Total	10,978.9	10,747.8	-2.1%
Servicios Aeronáuticos y No aeronáuticos por pasajero (Pesos)	182.4	190.0	4.2%
Servicios Aeronáuticos por UT (Pesos)	135.8	140.4	3.4%
Servicios No Aeronáuticos por pasajeros (Pesos)	36.8	39.2	6.5%
Costo de servicios por UT (Pesos)	42.1	44.7	6.1%

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

**Costo de operación del primer semestre de 2011 (en miles de pesos):**

	Acum 10	Acum 11	Variación
Personal	174,532	186,252	6.7%
Mantenimiento	92,232	93,945	1.9%
Seguridad y seguros	55,792	63,300	13.5%
Servicios (luz, teléfono, combustibles, etc.)	48,785	53,992	10.7%
Otros gastos de operación	91,129	82,842	-9.1%
<b>Costo de servicios</b>	<b>462,470</b>	<b>480,331</b>	<b>3.9%</b>
Costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	283,215	553,390	95.4%
Derechos sobre bienes concesionados	92,943	94,604	1.8%
Asistencia técnica	65,583	66,282	1.1%
<b>Subtotal Gastos de Operación</b>	<b>904,212</b>	<b>1,194,606</b>	<b>32.1%</b>
Depreciación	47,485	65,480	37.9%
Amortización	399,967	390,999	-2.2%
<b>Total Depreciación y amortización</b>	<b>447,452</b>	<b>456,479</b>	<b>2.0%</b>
<b>Total Gastos de Operación</b>	<b>1,351,664</b>	<b>1,651,085</b>	<b>22.2%</b>

**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 el primer semestre de 2011 fueron de Ps. 1,508.6 millones, resultado de un ingreso aeronáutico promedio por unidad de tráfico de Ps. 140.4. Los ingresos regulados representaron el 61.0% de los ingresos totales y el 79.4% del total de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos en el semestre.

La SCT revisa anualmente el cumplimiento de las tarifas máximas habiendo confirmado que la Compañía cumplió satisfactoriamente por el ejercicio de 2009. La revisión del cumplimiento del ejercicio 2010 se encuentra en proceso.

**Balance General**

Al 30 de junio de 2011 la Compañía mantiene un saldo en efectivo y equivalentes de efectivo por Ps. 1,865.9 millones, de los cuales se mantienen en Fideicomiso Ps. 149.9 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. 230.1 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 junio de 2011 consisten en el valor de la Concesión con un saldo neto de Ps. 16,109.7 millones, Derechos de Uso Aeroportuario por Ps. 2,059.0 millones y Mejoras a bienes concesionados y Activos fijos por Ps. 4,734.2 millones, representando el 56.7%, 7.3% y 16.7% 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. 243.6 millones se reclasificó del rubro de Mejoras a bienes concesionados al rubro de Otros activos. En el primer semestre de 2011 el rubro de anticipos a proveedores ascendió a Ps. 243.8 millones.

El saldo del activo “Impuesto sobre la renta diferido e impuesto al activo”, muestra un incremento al cierre del 1S11 de Ps. 298.6 millones respecto del cierre del 1S10, 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 periodo 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 junio de 2011, la Compañía ha invertido Ps. 615.4 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 27 de abril de 2011 la Asamblea General Ordinaria de Accionistas, declaró un pago de dividendos por Ps. 1,040.0 millones o Ps. 1.9231 por acción común. El primer pago del dividendo por Ps. 780.0 millones se realizó el 31 de mayo de 2011. El segundo pago del dividendo por Ps. 260.0 millones será realizado en o antes del 30 de noviembre de 2011.
- El 29 de junio de 2011 la Compañía publicó su Plan de implementación de las Normas Internacionales de Información Financiera (“NIIF”), que utilizará para reportar a los mercados de valores a partir del 1° de enero 2012. En dicho documento se explican las variaciones conceptuales que tendrá que aplicar la Compañía a la fecha de adopción, quedando pendiente de concluir la etapa de cuantificar las diferencias entre las NIF en México y las NIIF.

### **Eventos recientes (Relacionados con Grupo México)**

- El 12 de julio de 2011, mediante formato 13-D presentado ante la “Securities and Exchange Commission”, Grupo México, S.A.B. de C.V. (Grupo Mexico) reportó que ostenta 124.99 millones de acciones de la Compañía, de manera directa y a través de subsidiarias. Esta tenencia accionaria representa el 22.3% del total de acciones en circulación de GAP, así como el 26.2% de las acciones que cotizan en los mercados de valores. Sin embargo, conforme a los estatutos de GAP ningún accionista de la Serie B podrá tener una participación mayor al 10% del capital social total de la Sociedad que se encuentre en circulación. Por lo tanto, la persona o grupo de personas de que se trate estarán obligados a vender el exceso sobre lo permitido mediante una oferta pública de acciones a ser realizada de conformidad con la legislación vigente. En tanto no se efectúe la venta, las acciones que constituyen el exceso carecerán de voto y no podrán ser representadas en ninguna asamblea.
- Con fecha 13 de junio de 2011, Grupo México anunció su intención de adquirir un porcentaje de acciones representativas del capital social de la Compañía superior al 30% por lo cual en términos de la Ley del Mercado de Valores (LMV) debiera llevar a cabo una Oferta Pública de Adquisición de acciones (“OPA”) hasta por el cien por ciento de las acciones representativas del capital social de GAP en circulación. Así mismo, Grupo México señaló que preveía ofertar un precio de compra por acción de no más de Ps. 50 (cincuenta pesos) por acción de GAP. Grupo México sujetó la operación a que: a) se obtengan las autorizaciones gubernamentales necesarias, incluyendo la de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (“CNBV”) y la de la Comisión Federal de Competencia (“COFECO”); b) que GAP se abstenga de recolocar en el mercado las acciones que mantiene en tesorería por virtud de su programa de recompra de acciones; y c) no existan cambios materiales adversos que afecten de manera sustancial el valor de GAP.
- Con fecha 14 de junio de 2011, GAP informó al mercado de valores que: i) el artículo décimo de los Estatutos Sociales vigentes relativo a los límites de la participación accionaria señala en el punto 1 que “los accionistas de la Serie B, ya sea individual o conjuntamente con personas relacionadas a estos, no podrán tener una participación mayor al 10% (diez por ciento) del capital social total de las sociedad que se encuentre en circulación, salvo en el caso que se reformen los límites de participación accionaria conforme al artículo décimo segundo o en el caso previsto por el artículo décimo cuarto, ambos de los presentes Estatutos Sociales”, ii) el artículo décimo segundo señala en su segundo párrafo que “en caso de que una persona en forma individual o conjuntamente con personas relacionadas a ésta adquiriera un porcentaje de acciones superior a los límites de participación establecidos en el artículo décimo anterior, la persona o grupo de personas de que se trate estarán obligados a vender el exceso sobre lo permitido mediante una oferta pública de acciones a ser realizada de conformidad con la legislación vigente, en tanto no se efectúe la venta, las acciones que se constituyen en exceso carecerán de voto y no podrán ser representadas en ninguna asamblea”. Así mismo, informó que las disposiciones de los Estatutos Sociales aquí mencionadas no han sido modificadas y por tanto se encuentran vigentes.

- Con fecha 19 de julio de 2011, GAP informa vía comunicado a los mercados que fue notificada de una medida cautelar pronunciada en el juicio ordinario mercantil interpuesto por un accionista en contra de GAP y sus funcionarios, que obliga a los demandados a tener un apego irrestricto a sus Estatutos Sociales, así como que se lleven a cabo todos los actos legales que impliquen el acatamiento a los Estatutos Sociales de GAP, específicamente los contenidos en los artículos décimo y décimo segundo de dichos estatutos.
- Con fecha 22 de julio de 2011, GAP hace del conocimiento del público inversionista que en cumplimiento a la medida cautelar decretada por el juez mercantil de Guadalajara, Jalisco, en defensa de sus derechos fundamentales y con fundamento en el artículo 17 de la Constitución Federal, promovió ante la justicia federal una demanda de amparo con el objeto de proteger sus Estatutos Sociales, demanda enderezada contra actos de la CNBV, la cual fue admitida mediante notificación del día 20 de julio y por tanto está pendiente de resolverse.
- Con fecha 22 de julio de 2011, Grupo México avisa al mercado que fue notificada respecto de una demanda de amparo presentada por GAP que en opinión de Grupo México pretendía obstaculizar la OPA cuya intención de hacerla Grupo México había anunciado el día 13 de junio de 2011. Grupo México en dicho comunicado informa que en su opinión los Directivos Relevantes y Consejeros de GAP están actuando en perjuicio de la sociedad y en contra de los intereses de sus accionistas al intentar impedir que se lleve a cabo la OPA que la LMV exige y llevar a cabo actos que no son propios de su competencia ni del mandato a ellos conferidos conforme a los Estatutos Sociales de GAP y de las disposiciones legales aplicables. Así mismo, Grupo México informa de que tenía conocimiento que el juez había negado la suspensión provisional solicitada por GAP respecto del procedimiento de revisión que lleva a cabo la CNBV de la solicitud de Grupo México para llevar a cabo la OPA.
- Sin embargo, con fecha 26 de julio de 2011 GAP informa a los mercados que con fecha 25 de julio de 2011, un tribunal federal de última Instancia concedió la suspensión reclamada por GAP de los actos, prohibiendo así a la CNBV emitir resolución alguna respecto de la OPA, hasta en tanto se resuelva el amparo.

El mismo tribunal resolvió que la prohibición contenida en el Artículo 101 de la LMV, no opera sino hasta que sea resuelta la procedencia de la OPA; razón por la cual se considera que la defensa del estatuto en base de los términos del Artículo 48 de LMV por parte de GAP es legítima.

### **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](http://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	2T10	2T11	Variación	Acum 10	Acum 11	Variación
<b>Guadalajara</b>						
Servicios Aeronáuticos	266,409	278,752	4.6%	517,767	531,495	2.7%
Servicios No Aeronáuticos	61,325	69,188	12.8%	120,004	132,377	10.3%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	40,088	46,407	15.8%	80,176	92,815	15.8%
<b>Ingresos Totales</b>	<b>367,822</b>	<b>394,347</b>	<b>7.2%</b>	<b>717,947</b>	<b>756,686</b>	<b>5.4%</b>
Utilidad de operación	156,655	190,570	21.6%	313,953	350,499	11.6%
<b>UAFIDA</b>	<b>241,081</b>	<b>259,346</b>	<b>7.6%</b>	<b>463,782</b>	<b>486,910</b>	<b>5.0%</b>
<b>Tijuana</b>						
Servicios Aeronáuticos	109,393	103,382	-5.5%	202,584	205,203	1.3%
Servicios No Aeronáuticos	22,407	21,699	-3.2%	44,910	44,316	-1.3%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	27,942	48,528	73.7%	55,883	97,056	73.7%
<b>Ingresos Totales</b>	<b>159,741</b>	<b>173,608</b>	<b>8.7%</b>	<b>303,377</b>	<b>346,575</b>	<b>14.2%</b>
Utilidad de operación	49,175	38,079	-22.6%	79,670	80,870	1.5%
<b>UAFIDA</b>	<b>84,882</b>	<b>75,408</b>	<b>-11.2%</b>	<b>150,970</b>	<b>154,245</b>	<b>2.2%</b>
<b>Puerto Vallarta</b>						
Servicios Aeronáuticos	101,694	92,701	-8.8%	251,135	242,844	-3.3%
Servicios No Aeronáuticos	37,048	34,111	-7.9%	74,516	73,335	-1.6%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	25,954	55,649	114.4%	51,908	111,298	114.4%
<b>Ingresos Totales</b>	<b>164,696</b>	<b>182,461</b>	<b>10.8%</b>	<b>377,559</b>	<b>427,476</b>	<b>13.2%</b>
Utilidad de operación	71,093	48,831	-31.3%	183,149	165,109	-9.8%
<b>UAFIDA</b>	<b>100,211</b>	<b>84,227</b>	<b>-16.0%</b>	<b>241,346</b>	<b>231,077</b>	<b>-4.3%</b>
<b>Los Cabos</b>						
Servicios Aeronáuticos	115,876	122,541	5.8%	242,593	249,338	2.8%
Servicios No Aeronáuticos	44,315	45,104	1.8%	87,439	89,834	2.7%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	34,456	102,893	198.6%	68,912	205,786	198.6%
<b>Ingresos Totales</b>	<b>194,646</b>	<b>270,538</b>	<b>39.0%</b>	<b>398,945</b>	<b>544,957</b>	<b>36.6%</b>
Utilidad de operación	94,299	97,672	3.6%	201,053	201,699	0.3%
<b>UAFIDA</b>	<b>117,856</b>	<b>123,715</b>	<b>5.0%</b>	<b>248,155</b>	<b>253,275</b>	<b>2.1%</b>

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

Aeropuerto	2T10	2T11	Variación	Acum 10	Acum 11	Variación
<b>Hermosillo</b>						
Servicios Aeronáuticos	34,044	35,333	3.8%	66,349	67,619	1.9%
Servicios No Aeronáuticos	5,626	5,843	3.9%	11,700	11,654	-0.4%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	2,645	8,100	206.2%	5,289	16,200	206.3%
<b>Ingresos Totales</b>	<b>42,315</b>	<b>49,275</b>	<b>16.4%</b>	<b>83,337</b>	<b>95,473</b>	<b>14.6%</b>
Utilidad de operación	8,538	10,660	24.9%	16,968	18,894	11.3%
<b>UAFIDA</b>	<b>20,315</b>	<b>23,096</b>	<b>13.7%</b>	<b>40,526</b>	<b>43,466</b>	<b>7.3%</b>
<b>Guanajuato</b>						
Servicios Aeronáuticos	31,351	32,861	4.8%	62,355	63,779	2.3%
Servicios No Aeronáuticos	6,943	7,365	6.1%	13,513	14,463	7.0%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	1,728	9,863	470.8%	3,457	19,725	470.6%
<b>Ingresos Totales</b>	<b>40,022</b>	<b>50,089</b>	<b>25.2%</b>	<b>79,325</b>	<b>97,967</b>	<b>23.5%</b>
Utilidad de operación	13,500	10,257	-24.0%	21,934	18,385	-16.2%
<b>UAFIDA</b>	<b>23,916</b>	<b>22,863</b>	<b>-4.4%</b>	<b>42,685</b>	<b>42,399</b>	<b>-0.7%</b>
<b>Otros (1)</b>						
Servicios Aeronáuticos	74,918	72,210	-3.6%	147,651	148,331	0.5%
Servicios No Aeronáuticos	11,844	13,127	10.8%	24,560	25,991	5.8%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	8,794	5,255	-40.2%	17,590	10,511	-40.2%
<b>Ingresos Totales</b>	<b>95,556</b>	<b>90,593</b>	<b>-5.2%</b>	<b>189,802</b>	<b>184,833</b>	<b>-2.6%</b>
Utilidad de operación	3,509	14,603	316.2%	11,862	19,362	63.2%
<b>UAFIDA</b>	<b>31,028</b>	<b>22,986</b>	<b>-25.9%</b>	<b>57,232</b>	<b>54,682</b>	<b>-4.5%</b>
<b>Total</b>						
Servicios Aeronáuticos	733,684	737,780	0.6%	1,490,435	1,508,609	1.2%
Servicios No Aeronáuticos	189,508	196,437	3.7%	376,643	391,970	4.1%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	141,607	276,695	95.4%	283,215	553,390	95.4%
<b>Ingresos Totales</b>	<b>1,064,799</b>	<b>1,210,912</b>	<b>13.7%</b>	<b>2,150,293</b>	<b>2,453,969</b>	<b>14.1%</b>
Utilidad de operación	389,751	381,465	-2.1%	804,866	816,094	1.4%
<b>UAFIDA</b>	<b>619,291</b>	<b>611,642</b>	<b>-1.2%</b>	<b>1,244,697</b>	<b>1,266,055</b>	<b>1.7%</b>

(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 junio, (en miles de pesos):**

	2010	2011	Variación	%
<b>Activos</b>				
Activo Circulante				
Efectivo y equivalentes de efectivo	2,828,783	1,865,969	- 962,814	-34.0%
Instrumentos financieros con fines de negociación	236,947	226,315	- 10,632	-4.5%
Cuentas por cobrar - Neto	392,441	253,061	- 139,380	-35.5%
Otros activos circulantes	296,581	106,388	- 190,193	-64.1%
<b>Total activo circulante</b>	<b>3,754,752</b>	<b>2,451,733</b>	<b>- 1,303,019</b>	<b>-34.7%</b>
Activo fijo - Neto	334,575	493,176	158,601	47.4%
Mejoras a bienes concesionados - Neto	3,493,295	4,241,082	747,787	21.4%
Concesiones aeroportuarias - Neto	16,541,218	16,109,708	- 431,510	-2.6%
Derechos de uso aeroportuario - Neto	2,145,173	2,059,048	- 86,125	-4.0%
Otros derechos adquiridos	809,720	788,640	- 21,080	-2.6%
Impuesto sobre la renta diferido e impuesto al activo	1,647,821	1,946,468	298,647	18.1%
Otros activos	317,012	308,643	- 8,369	-2.6%
<b>Total Activo</b>	<b>29,043,565</b>	<b>28,398,498</b>	<b>- 645,067</b>	<b>-2.2%</b>
<b>Pasivo</b>				
Pasivo circulante	1,030,208	1,018,851	- 11,357	-1.1%
Pasivo largo plazo	1,502,057	1,464,431	- 37,626	-2.5%
<b>Total Pasivo</b>	<b>2,532,265</b>	<b>2,483,282</b>	<b>- 48,983</b>	<b>-1.9%</b>
<b>Capital Contable</b>				
Capital social	24,344,476	24,344,476	-	0.0%
Reserva legal	432,341	507,349	75,008	17.3%
Utilidad Neta Consolidada	730,746	588,304	- 142,442	-19.5%
Utilidades acumuladas	1,003,737	1,587	- 1,002,150	-99.8%
Reserva para recompra de acciones	-	473,500	473,500	100.0%
<b>Total Capital Contable</b>	<b>26,511,300</b>	<b>25,915,216</b>	<b>- 596,084</b>	<b>-2.2%</b>
<b>Total Pasivo y Capital Contable</b>	<b>29,043,565</b>	<b>28,398,498</b>	<b>- 645,067</b>	<b>-2.2%</b>

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

	2T10	2T11	Variación	Acum 10	Acum 11	Variación
<b>Actividades de operación</b>						
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	386,616	374,918	-3.0%	811,634	809,680	-0.2%
Partidas sin impacto en el efectivo						
Obligaciones laborales al retiro	2,685	288	-89.3%	5,159	3,736	-27.6%
Participación de los Trabajadores en las Utilidades diferida	440	603	37.0%	482	293	-39.2%
Pérdida en derivados implícitos	879	318	-63.8%	4,274	3,361	-21.4%
Actualización de Impuestos por recuperar	3,968	3,012	-24.1%	5,504	1,189	-78.4%
Instrumentos financieros con fines negociación	28,018	350	-98.8%	42,674	7,600	-82.2%
Partidas relacionadas con actividades de inversión						
Depreciación y amortización	233,327	233,309	0.0%	447,452	456,479	2.0%
Otros	2	1,486	67119.4%	11	5,569	51873.8%
Partidas relacionadas con actividades de financiamiento						
Intereses a cargo	27,850	11,227	-59.7%	55,052	25,930	-52.9%
Pérdida (Ganancia) en el instrumento derivado de cobertura	3,129	4,867	55.5%	6,778	1,876	-72.3%
<b>Flujos derivados del resultado antes de impuestos a la utilidad</b>	<b>686,914</b>	<b>630,378</b>	<b>-8.2%</b>	<b>1,367,047</b>	<b>1,312,750</b>	<b>-4.0%</b>
<b>Flujos generados o utilizados en la operación</b>						
(Aumento) disminución en						
Cuentas por cobrar a clientes	116,528	57,654	-50.5%	61,415	172,145	180.3%
Impuestos por recuperar y otros activos circulantes	- 1,084	- 42,572	3827.3%	14,565	12,716	-12.7%
Impuesto sobre la renta por recuperar de dividendos	-	23,023	100.0%	57,444	23,023	-59.9%
Aumento (disminución) en						
Derechos sobre bienes concesionados	12,505	10,822	-13.5%	10,710	- 1,509	-114.1%
Cuentas por pagar	90,916	- 26,951	-129.6%	269,801	- 92,375	-134.2%
Impuestos a la utilidad pagados	- 91,399	- 95,385	4.4%	- 274,815	- 305,793	11.3%
<b>Flujos netos de efectivo de actividades de operación</b>	<b>814,380</b>	<b>556,969</b>	<b>-31.6%</b>	<b>1,506,168</b>	<b>1,120,957</b>	<b>-25.6%</b>
<b>Actividades de inversión</b>						
Activos fijos y mejoras a bienes concesionados	- 130,337	- 268,004	105.6%	- 420,908	- 564,467	34.1%
Otros activos diferidos	- 6,680	- 2,420	-63.8%	- 18,270	- 50,960	178.9%
<b>Flujos netos de efectivo de actividades de inversión</b>	<b>- 137,017</b>	<b>- 270,424</b>	<b>97.4%</b>	<b>- 439,179</b>	<b>- 615,426</b>	<b>40.1%</b>
<b>Efectivo excedente para aplicar en actividades de financiamiento</b>	<b>677,363</b>	<b>286,545</b>	<b>-57.7%</b>	<b>1,066,989</b>	<b>505,530</b>	<b>-52.6%</b>
<b>Actividades de financiamiento</b>						
Dividendos decretados y pagados	- 750,000	- 780,000	4.0%	- 750,000	- 780,000	4.0%
Préstamos bancarios	-	283,310	100.0%	507,692	283,310	-44.2%
Pago de préstamos	- 66,623	- 66,623	0.0%	- 115,114	- 133,246	15.8%
Recompra de acciones	-	-	0.0%	-	- 303,992	100.0%
Intereses pagados	- 31,733	- 26,430	-16.7%	- 54,370	- 54,440	0.1%
<b>Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento</b>	<b>- 848,356</b>	<b>- 589,743</b>	<b>-30.5%</b>	<b>- 411,793</b>	<b>- 988,368</b>	<b>140.0%</b>
Incremento de efectivo y equivalentes de efectivo en el período	- 170,992	- 303,198	77.3%	655,196	- 482,838	-173.7%
Saldo de efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del período	2,999,776	2,169,167	-27.7%	2,173,586	2,348,807	8.1%
<b>Saldo al final del período</b>	<b>2,828,783</b>	<b>1,865,969</b>	<b>-34.0%</b>	<b>2,828,783</b>	<b>1,865,969</b>	<b>-34.0%</b>



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

	2T10	2T11	Variación	Acum 10	Acum 11	Variación
<b>Ingresos</b>						
Servicios Aeronáuticos	733,684	737,780	0.6%	1,490,435	1,508,609	1.2%
Servicios No Aeronáuticos	189,508	196,437	3.7%	376,643	391,970	4.1%
Servicios por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	141,607	276,695	95.4%	283,215	553,390	95.4%
<b>Ingresos Totales</b>	<b>1,064,799</b>	<b>1,210,912</b>	<b>13.7%</b>	<b>2,150,293</b>	<b>2,453,969</b>	<b>14.1%</b>
<b>Gastos de operación</b>						
Costo de servicios	235,129	248,759	5.8%	462,470	480,331	3.9%
Asistencia técnica	32,105	31,947	-0.5%	65,583	66,282	1.1%
Derechos sobre bienes concesionados	45,966	46,511	1.2%	92,943	94,604	1.8%
Depreciación y amortización	233,327	233,309	0.0%	447,452	456,479	2.0%
Costo por adiciones a bienes concesionados (INIF 17)	141,607	276,695	95.4%	283,215	553,390	95.4%
<b>Gastos de Operación Totales</b>	<b>688,133</b>	<b>837,221</b>	<b>21.7%</b>	<b>1,351,664</b>	<b>1,651,085</b>	<b>22.2%</b>
<b>Utilidad de operación</b>	<b>376,666</b>	<b>373,691</b>	<b>-0.8%</b>	<b>798,629</b>	<b>802,884</b>	<b>0.5%</b>
Resultado integral de financiamiento	12,179	6,688	-45.1%	10,686	6,562	-38.6%
Otros (gastos) ingresos	- 2,229	- 5,462	145.0%	2,319	234	-89.9%
<b>Utilidad antes de impuestos a la utilidad</b>	<b>386,616</b>	<b>374,918</b>	<b>-3.0%</b>	<b>811,634</b>	<b>809,680</b>	<b>-0.2%</b>
Impuestos a la utilidad	- 211,288	- 185,252	-12.3%	- 80,887	- 221,376	173.7%
<b>Utilidad Neta Consolidada</b>	<b>175,328</b>	<b>189,665</b>	<b>8.2%</b>	<b>730,746</b>	<b>588,304</b>	<b>-19.5%</b>

\* \* \*