

Contactos:

ASUR
Lic. Adolfo Castro
(52) 55-5284-0408
acaastro@asur.com.mx



InspIR Group
Susan Borinelli
(646) 330-5907
susan@inspirgroup.com

ASUR INFORMA ACTUALIZACIÓN DE ACCIÓN DEL GOBIERNO MODIFICANDO LAS BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA

Ciudad de México, 19 de octubre de 2023 - Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. (NYSE: ASR; BMV: ASUR) ("ASUR"). El día 4 de octubre de 2023, ASUR recibió una notificación de la Agencia Federal de Aviación Civil ("AFAC"), un órgano desconcentrado de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte ("SICT"), que informaba la decisión de modificar con efecto inmediato los términos de las bases de regulación tarifaria establecidos en el Anexo 7 de los títulos de concesión, emitidos por la SICT y modificados el 19 de marzo de 1999, en relación con los aeropuertos que ASUR opera en la región sureste de México. El día 19 de octubre de 2023, el Gobierno nos ha notificado un alcance que modifica el documento recibido el pasado 4 de octubre de 2023.

ASUR actualmente está evaluando los cambios implementados por la AFAC, y los impactos que esto pudiera tener en la empresa, resultados de operación y condición financiera.

El texto completo del documento denominado Bases de Regulación Tarifaria recibido el 19 de Octubre se transcribe a continuación y puede encontrarse en el sitio web www.asur.com.mx

Acerca de ASUR:

Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. (ASUR) es un operador aeroportuario internacional líder con una cartera de concesiones para operar, mantener y desarrollar 16 aeropuertos en el continente Americano. Opera nueve aeropuertos en el sureste de México, incluyendo el aeropuerto de Cancún, el destino turístico más importante en México, el Caribe y América Latina y seis aeropuertos en el norte de Colombia, incluyendo el aeropuerto internacional de Medellín (Rio Negro), el segundo más transitado en Colombia. ASUR también es accionista del 60% de Aerostar Airport Holdings LLC, operador del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín en San Juan, la capital de Puerto Rico. El aeropuerto de San Juan es la principal puerta de entrada de la isla para destinos internacionales y estadounidenses continentales y fue el primero y actualmente es el único aeropuerto en los Estados Unidos que ha completado con éxito una asociación público – privada bajo el programa piloto de FAA. Con sede en México, ASUR cotiza en la Bolsa Mexicana de Valores (BMV) bajo el símbolo de ASUR y en Nueva York (NYSE), en los Estados Unidos de Norte América bajo el símbolo de ASR. Un ADS representa diez (10) acciones de la serie B. visite www.asur.com.mx

Declaración de expectativas futuras

Algunas de las declaraciones realizadas en este comunicado de prensa atañen a expectativas futuras o contienen datos que se refieren al futuro. Dichas declaraciones están sujetas a ciertos riesgos, tales como se detallan en este comunicado de prensa y en los informes presentados por ASUR a la SEC. El desarrollo real de los acontecimientos podría presentar diferencias considerables respecto a los supuestos de estas declaraciones referentes al futuro. La información sobre acontecimientos futuros se basa en diversos factores y se deriva de varios supuestos. Nuestras declaraciones referentes al futuro sólo aplican en la fecha en la que se emiten, y a excepción de aquellos casos en los que la ley vigente así lo dictara, no conllevan la obligación de actualizar o revisarlas, ya sea por la aparición de nuevas informaciones, por futuros acontecimientos u otro motivo.

- FIN -



BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA

1. Aspectos generales

- 1.1. Las presentes Bases de Regulación Tarifaria y sus apéndices (en adelante, "Bases") son aplicables a las concesiones de los aeropuertos para los cuales la Comisión Federal de Competencia Económica (en adelante, "COFECE") emitió opinión en el sentido de inexistencia de condiciones razonables de competencia para la prestación de Servicios regulados.
- 1.2. Las concesiones referidas en el párrafo inmediato anterior estarán sujetas y les serán aplicables las presentes Bases mientras, a juicio de la COFECE, no existan condiciones razonables de competencia para la prestación de Servicios Aeroportuarios y en los Arrendamientos y Contraprestaciones relacionadas con los contratos que las concesionarias celebren con los prestadores de servicios complementarios, en cumplimiento a lo establecido por el artículo 70 de la Ley de Aeropuertos.
- 1.3. La Agencia Federal de Aviación Civil (en adelante, "AFAC"), órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, será la unidad administrativa competente para aplicar, interpretar y verificar el cumplimiento de estas Bases.
- 1.4. Se establece un ingreso máximo por unidad de tráfico (en adelante, Tarifa Máxima Conjunta), que la concesionaria podrá percibir por la prestación de los servicios especificados en el numeral 2 de las presentes Bases (en adelante, "Servicios Regulados").
- 1.5. El total de los ingresos devengados por la prestación de los Servicios Regulados en el aeropuerto, entre el total de unidades de tráfico atendidas en un año calendario no deben exceder la Tarifa Máxima Conjunta, conforme a estas Bases.
- 1.6. Para efectos de la presentación de información, todos los cálculos monetarios deberán estar expresados en pesos del 31 de diciembre del último año del periodo inmediato anterior, bajo un mecanismo similar al incluido en la Norma de Información Financiera (NIF) B-10 "Efectos de la inflación".
- 1.7. Una unidad de tráfico se define como un pasajero atendido o 100 kilogramos de carga transportada. El total de unidades de tráfico atendidas por el aeropuerto de que se trate será resultado de sumar el número de pasajeros de llegada y de salida por vía aérea, en tránsito y en transferencia, que utilicen la infraestructura aeroportuaria, más la cantidad de carga (medida en centenas de kilogramos) que lleguen y salgan, en tránsito y en transferencia, del aeropuerto.
- 1.8. En caso de que la concesionaria devengue ingresos superiores a la Tarifa Máxima Conjunta establecida en un año calendario, previa audiencia con la concesionaria, la AFAC ordenará una adecuación de las tarifas específicas



Bases de Regulación Tarifaria

registradas. Además, la AFAC permitirá que la concesionaria gestione nuevamente el registro de tarifas para reducir sus ingresos por Servicios Regulados.

2. Servicios Regulados

2.1. Conforme a las presentes Bases, los Servicios Regulados son: los servicios aeroportuarios, los arrendamientos y contraprestaciones relacionadas con los contratos que la concesionaria celebre con los prestadores de servicios complementarios.

2.2. Quedan expresamente excluidos de los Servicios Regulados los siguientes:

2.2.1. El servicio al público de estacionamiento de vehículos.

2.2.2. El arrendamiento y contraprestaciones para oficinas administrativas o instalaciones que, a juicio de la AFAC, no sean indispensables para la atención de los pasajeros o de las aeronaves.

3. Tarifas específicas

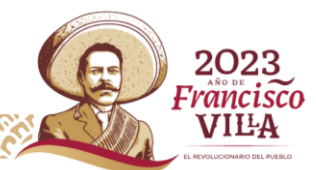
3.1. La concesionaria fijará y registrará ante la AFAC las tarifas específicas aplicables a cada uno de los Servicios Regulados, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 69 de la Ley de Aeropuertos, y 133 fracción I, 134, 135 y 136 de su Reglamento. Las tarifas específicas sólo podrán modificarse, de manera ordinaria cada seis meses, o de manera extraordinaria cuando se realicen ajustes a la Tarifa Máxima Conjunta, así como cuando la AFAC haya detectado ingresos devengados superiores a la Tarifa Máxima Conjunta en un año calendario.

3.2. La concesionaria estará en libertad de determinar distintos niveles de tarifas por horarios, volumen de operaciones, paquetes de servicios regulados u otra condición de carácter general, siempre que dichas tarifas no excedan las registradas ante la AFAC y se apliquen a todos los usuarios que cumplan las condiciones correspondientes, haciendo de conocimiento de la AFAC cualquier incentivo, promoción o descuento aplicable sobre las mismas.

4. Determinación de la Tarifa Máxima Conjunta

4.1. La Tarifa Máxima Conjunta será determinada de manera ordinaria durante los últimos seis meses de cada quinquenio, es decir, cada cinco años. No obstante, durante el periodo quinquenal se podrá ajustar y actualizar la Tarifa Máxima Conjunta según se requiera, conforme a los numerales 5 y 7 de las presentes Bases.

4.2. Los valores numéricos de las variables utilizadas para el cálculo de la Tarifa Máxima Conjunta serán propuestos por la concesionaria durante el último año del quinquenio anterior y serán revisados y, en su caso, autorizados por la AFAC para su aplicación, de conformidad con lo establecido por los Apéndices A y B de las presentes Bases. Las variables económicas y financieras deberán estar expresadas en términos reales del año inmediato anterior.





Bases de Regulación Tarifaria

- 4.3. La tasa de descuento o tasa de rendimiento, aplicable al cálculo de la Tarifa Máxima Conjunta, será determinada por la AFAC, de conformidad con lo establecido por el numeral 9 de las presentes Bases.
- 4.4. Queda expresamente entendido que dicha tasa de descuento constituye un parámetro para determinar la Tarifa Máxima Conjunta y que en ningún caso podrá entenderse que la tasa de descuento sobre las inversiones constituye una garantía o compromiso del Gobierno Federal sobre el rendimiento objetivo o rendimientos similares en el futuro. Asimismo, la obtención de dicho rendimiento no constituirá una condición para el cumplimiento de las obligaciones de la concesionaria conforme al Título de Concesión.
- 4.5. La Tarifa Máxima Conjunta se determinará utilizando la metodología de flujos de efectivo descontados, en donde se resuelve y obtiene la Tarifa Máxima Conjunta a partir de la fórmula que se reproduce a continuación:

$$VPN_n = \sum_{i=1}^5 \frac{(TMC * UT_i) - (I_i + C_i)}{(1 + r)^i} + VT$$

En donde:

| | | |
|-----|----------------------------|---|
| VPN | Valor Presente Neto | Se refiere al valor de referencia del año n. |
| TMC | Tarifa Máxima Conjunta | Se refiere a la Tarifa Máxima Conjunta por unidad de tráfico, por la prestación de servicios regulados. |
| UT | Unidad de tráfico | Se refiere al número de unidades de tráfico proyectadas para cada año del primer quinquenio del Programa Maestro de Desarrollo propuesto. |
| I | Inversiones | Monto de las inversiones comprometidas a realizar en cada año del primer quinquenio del Programa Maestro de Desarrollo propuesto, relacionadas con la prestación de servicios regulados. |
| C | Costos y gastos operativos | Todos los costos y gastos operativos (sin depreciación, ni amortización) proyectados para cada año del primer quinquenio del Programa Maestro de Desarrollo propuesto, relacionados con la prestación de servicios regulados. |
| r | Tasa de descuento | Se refiere a la tasa de rendimiento sobre las inversiones. |
| n | Año | Se refiere a cada uno de los años calendario del quinquenio. |
| VT | Valor Terminal | Se refiere al valor remanente al término del año 5, el cual será estimado conforme a lo establecido en el apartado 10. |





Bases de Regulación Tarifaria

- 4.6. El valor de las inversiones de capital (I) que se imputará en la fórmula sólo contemplará la suma de los montos de inversión estimados para la prestación de los Servicios Regulados.
- 4.7. El valor de los costos y gastos operativos (C) que se imputará en la fórmula sólo contemplará la suma de los egresos estimados para la provisión de Servicios Regulados, desagregados por los conceptos definidos en el Apéndice A de las Bases.
- 4.8. Durante una revisión ordinaria o extraordinaria de Tarifa Máxima Conjunta, la AFAC requerirá a la concesionaria toda la información y documentación relevante que acredite o ayude a acreditar el valor propuesto de los montos de inversión (I) y de costos y gastos operativos (C), con la finalidad de que la AFAC autorice los montos propuestos. En caso de que la AFAC determine que la información presenta errores y/o inconsistencias, previa audiencia con la concesionaria, la AFAC podrá realizar modificaciones de los montos (I y C) presentados por la concesionaria.
- 4.9. La Tarifa Máxima Conjunta determinada conforme al procedimiento antes descrito será obligatoria durante el periodo quinquenal aplicable. Durante los trabajos de revisión y determinación de la Tarifa Máxima Conjunta, la AFAC buscará reducir variaciones abruptas en cada periodo quinquenal.

5. Actualizaciones y ajustes a la Tarifa Máxima Conjunta

- 5.1. La Tarifa Máxima Conjunta, una vez determinada para el periodo quinquenal correspondiente, se ajustará anualmente por eficiencia y se actualizará por la inflación en los términos de las presentes Bases.
- 5.2. La Tarifa Máxima Conjunta se ajustará el primer día de cada año durante el quinquenio aplicable por el factor de eficiencia, el cual será previamente determinado en la revisión ordinaria quinquenal. Dicho factor de eficiencia deberá ser publicado junto con la Tarifa Máxima Conjunta de cada año del quinquenio que inicia.
- 5.3. El factor de eficiencia se determinará por la AFAC y será menor a 1, expresado en decimales.
- 5.4. El ajuste por eficiencia se aplicará de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$TMC_t = TMC_{t-1}(1 - x)$$

En donde:

| | | |
|--------------------------|---------------------------------|--|
| TMC_t | Tarifa Máxima Conjunta nueva | Se refiere a la Tarifa Máxima Conjunta vigente, a partir del ajuste por eficiencia. |
| TMC_{t-1} | Tarifa Máxima Conjunta anterior | Se refiere a la Tarifa Máxima Conjunta vigente hasta el momento de aplicar el ajuste por eficiencia. |





Bases de Regulación Tarifaria

x

| | |
|----------------------------------|---|
| Factor de ajuste por eficiencia. | Se refiere al factor de eficiencia, expresado en decimales, con el que se ajustará la Tarifa Máxima Conjunta. |
|----------------------------------|---|

5.5. Posterior al ajuste por eficiencia, se actualizará la Tarifa Máxima Conjunta por la inflación acumulada, de acuerdo con el Índice Nacional de Precios al Productor (en adelante "INPP"), excluyendo petróleo, publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (en adelante "INEGI") cada seis meses o bien, antes de cumplido dicho plazo, en caso de que ocurra un incremento que exceda de cinco por ciento (5.0%) acumulado, lo que ocurra primero desde la última actualización por inflación.

6. Revisiones regulares de la Tarifa Máxima Conjunta

6.1. La Tarifa Máxima Conjunta será revisada regularmente cada cinco años calendario, dentro de los últimos seis meses del quinquenio vigente, cuando se presente el Programa Maestro de Desarrollo del periodo siguiente, para su revisión.

6.2. La AFAC revisará y determinará, con base en las proyecciones del Programa Maestro de Desarrollo aprobado para el periodo siguiente y estas Bases, los nuevos parámetros aplicables durante los siguientes cinco años, incluyendo nuevas proyecciones de unidades de tráfico, valores de referencia, tasa de descuento, estimación de costos y gastos operativos, así como los compromisos de inversión.

6.3. Para efectos de lo anterior, el Programa Maestro de Desarrollo deberá elaborarse conforme al procedimiento señalado en el Apéndice B de estas Bases.

6.4. En cualquier momento, la AFAC podrá requerir a la concesionaria las aclaraciones e información adicional que considere conveniente, así como solicitar la opinión de los usuarios del aeropuerto, operadores aéreos y pasajeros.

7. Ajustes extraordinarios de la Tarifa Máxima Conjunta

7.1. De manera extraordinaria, la AFAC revisará y, en su caso, ajustará la Tarifa Máxima Conjunta sin que hubiera transcurrido el plazo de cinco años, en los supuestos previstos en el presente apartado.

7.2. A solicitud de la concesionaria, si se requieren gastos de operación o inversiones de capital que se relacionen con la prestación de Servicios Regulados, que no estén previstos en el Programa Maestro de Desarrollo aprobado, como consecuencia de:

7.2.1. Modificaciones a la legislación o normativa aplicable respecto de los estándares de calidad que la concesionaria deba alcanzar con anterioridad a la siguiente revisión periódica;

7.2.2. Modificación de la legislación o normativa aplicable que exija establecer nuevas medidas de seguridad o de protección al medio ambiente y que la concesionaria deba cumplir de manera inmediata, o





Bases de Regulación Tarifaria

- 7.2.3. Desastres naturales, que tengan como consecuencia la modificación del Programa Maestro de Desarrollo, tanto en las proyecciones de demanda como en las inversiones y obras a realizar. Al efecto se considerarán las indemnizaciones derivadas de los seguros respectivos, a valor nominal por concepto de costo de operación, en el año inmediato siguiente al pago de la indemnización, a fin de ajustar la Tarifa Máxima Conjunta de los años subsecuentes. En caso de que la inclusión de las indemnizaciones eleve abruptamente la Tarifa Máxima Conjunta, se podrá distribuir el monto a lo largo de más años, con su respectivo ajuste de precios.
- 7.3. Cuando la AFAC autorice a la concesionaria disminuir inversiones de capital previstas en el Programa Maestro de Desarrollo aprobado, en virtud de que el tráfico aéreo registrado en un año experimentó una disminución significativa con respecto al tráfico aéreo proyectado y considerado en el citado Programa para el mismo año, como consecuencia de una contracción de la actividad económica de México mayor al cinco por ciento (5.0%), medida en términos de Producto Interno Bruto reportado por el INEGI para los últimos 12 meses consecutivos.
- 7.4. La AFAC ajustará la Tarifa Máxima Conjunta cuando, derivado de la revisión anual, se determine que en el año inmediato anterior:
- 7.4.1. No se realizaron la totalidad o parte de las inversiones previstas en el Programa Maestro de Desarrollo vigente y, como consecuencia, se dejaron de realizar obras o se disminuyó la calidad de éstas.
- 7.4.2. El total de los ingresos devengados por la prestación de los Servicios Regulados entre el total de unidades de tráfico, en el año calendario, excedió la Tarifa Máxima Conjunta autorizada y actualizada.
- 7.5. En los supuestos de los numerales 7.4.1 y 7.4.2, la AFAC, sin perjuicio de las sanciones que en su caso procedan, reducirá la Tarifa Máxima Conjunta de tal forma que, en valor presente y aplicando la tasa de descuento vigente, se compense a los usuarios por el exceso en el cobro. Tratándose del supuesto del numeral 7.4.2, la AFAC podrá ordenar ajustes a las tarifas específicas.
- 7.6. Cuando se lleven a cabo revisiones extraordinarias:
- 7.6.1. La concesionaria deberá presentar la información y documentación que se le requiera y, en su caso, aquella que justifique su solicitud.
- 7.6.2. En las revisiones extraordinarias de la Tarifa Máxima Conjunta se utilizarán los valores de referencia establecidos para el año que corresponda, ajustados por inflación aplicando el INPP, sin considerar el petróleo, para la aplicación de la fórmula descrita en el apartado 4.5
- 7.6.3. La Tarifa Máxima Conjunta ajustada conforme a este apartado se aplicará por el plazo restante del periodo hasta la siguiente revisión regular, en el entendido de que la misma se ajustará y actualizará, en los términos previstos en el apartado 5 y en el presente apartado.

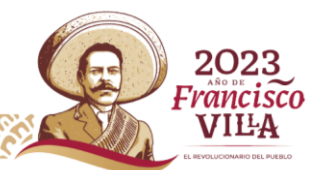




Bases de Regulación Tarifaria

8. Determinación de los Valores de Referencia.

- 8.1. Los valores de referencia representan el valor presente neto de los flujos de efectivo esperados (antes de impuestos) y generados por la prestación de los Servicios Regulados, cuya forma de cálculo se describe en el Apéndice E del presente. Es el conjunto de ingresos derivados de la prestación de Servicios Regulados, menos los costos y gastos de operación (excluyendo depreciación y amortización) y las inversiones de capital proyectadas.
- 8.2. Los valores de referencia solamente constituyen un parámetro indicativo para estimar y, en su oportunidad, determinar la Tarifa Máxima Conjunta, por lo que no constituyen garantía alguna por parte del Gobierno Federal respecto al rendimiento financiero o valor del negocio aeroportuario.
- 8.3 Los valores de referencia se obtendrán a partir de flujos de efectivo generados por las proyecciones presentadas por la concesionaria en el último Programa Maestro de Desarrollo aprobado y que aplicará en el periodo correspondiente, y descontados a la tasa de descuento aplicable que determine la AFAC en los términos del apartado 9 siguiente.
- 8.4 A partir del séptimo periodo ordinario de determinación de Tarifa Máxima Conjunta, primero se compararán las unidades de tráfico proyectadas en el quinquenio último anterior y se compararán con el resultado real de tráfico por el mismo periodo. En caso de que exista una diferencia acumulada superior al 3% en el grupo aeroportuario, se realizará un ajuste del valor de referencia (año 6 de acuerdo con el oficio de autorización) a ser utilizado para el nuevo cálculo. Al valor de referencia para el año 6 del quinquenio último anterior a la revisión regular, se le restará al valor económico resultado del exceso en UTs superior al 3%. Por valor económico se entenderá como el ingreso regulado menos los derechos de concesión sobre el ingreso excedente.
- 8.5 Durante el procedimiento de determinación de la Tarifa Máxima Conjunta del periodo ordinario siguiente, el primer valor de referencia del siguiente periodo quinquenal se reestimarán sumando los valores de referencia aprobados del sexto año de la última revisión ordinaria, o extraordinaria, según sea el caso, de las concesionarias que integran al grupo aeroportuario y se distribuirá a cada concesionaria, con base en las unidades de tráfico observadas promedio de los últimos cinco años. Para los efectos anteriores, la AFAC anualizará el plazo correspondiente del último año del quinquenio vigente con base en las unidades de tráfico observadas de dicho año, con la finalidad de contar con el total quinquenal de unidades de tráfico.
- 8.6 El valor presente de los pagos erogados a favor del gobierno, en exceso a los incluidos en la revisión ordinaria más reciente conforme al numeral 3 del Apéndice A, se sumará al valor de referencia del año 6 a ser utilizado en la siguiente revisión ordinaria.
- 8.7 Para los ajustes establecidos en este apartado, al valor determinado en el numeral 8.3, se ajustará primeramente por el numeral 8.4, seguido del 8.6 y por último se aplicará el 8.5.





9. Determinación de la Tasa de Descuento.

9.1. La Tasa de Descuento o de rendimiento objetivo a las inversiones es una cuantificación del costo de capital (real, antes de impuestos) de empresas del sector aeroportuario y solamente constituyen un parámetro para determinar la Tarifa Máxima Conjunta. La Tasa de Descuento se determinará con base en valores promedio del sector aeroportuario en los Estados Unidos Mexicanos.

9.2. Para el cálculo de la Tasa de Descuento, primero se determinará el Costo Promedio Ponderado de Capital (en adelante, "CPPC"), conforme a la metodología internacionalmente aceptada, la cual se define conforme a la siguiente fórmula:

$$CPPC = \frac{D}{D + A} * r_d * (1 - t) + \frac{A}{D + A} * r_a$$

$$= d * r_d * (1 - t) + (1 - d) * r_a$$

Donde:

r_d es el costo de la deuda

r_a es el costo del capital accionario (*equity*)

D es el valor de la deuda

A es el valor del capital accionario (*equity*)

$d = \frac{D}{D+A}$ es el nivel de apalancamiento

t es la tasa del impuesto sobre la renta aplicable a las personas morales conforme a la Ley del Impuesto Sobre la Renta

9.3. Después, se calculará el CPPC "antes de impuestos", el cual se determinará conforme a la siguiente fórmula:

$$CPPC_{AI} = \frac{CPPC}{(1 - t)}$$

Donde:

$CPPC_{AI}$ es el CPPC antes de impuestos

9.4. Finalmente, la Tasa de Descuento se determinará con base en la CPPC "antes de impuestos-real" conforme a la siguiente fórmula:

$$Tasa\ de\ Descuento = CPPC_{AI,real} = \left[\frac{1 + CPPC_{AI}}{(1 + \pi)} \right] - 1$$





Donde:

π es la tasa de inflación de final de periodo, promedio de los próximos cinco años, esperada en Estados Unidos de América, conforme a la publicación más reciente del Fondo Monetario Internacional, mediante la última publicación del World Economic Outlook.

9.5. Los parámetros que se utilizan en el cálculo del CPPC y la Tasa de Descuento se estimarán conforme a los procedimientos que se describen a continuación:

9.5.1. Determinación del costo del capital accionario (r_a).

El costo del capital accionario se determinará a través de la metodología del Modelo de Valoración de Activos Financieros ("CAPM", por sus siglas en inglés) empleando la siguiente fórmula:

$$r_a = r_f + \beta * (r_m)$$

Donde:

r_a es el costo del capital accionario (*equity*)

r_f es la tasa de rendimiento libre de riesgo

r_m es la prima de riesgo de mercado

β es la volatilidad del rendimiento de las empresas del sector aeroportuario en México en relación con el rendimiento del mercado accionario en su conjunto

Tasa de rendimiento libre de riesgo (r_f)

La tasa de rendimiento libre de riesgo se determinará con base en un promedio de los últimos 5 años de la tasa de rendimiento de los Bonos UMS (por sus siglas en inglés, *United Mexican States*) denominados en dólares emitidos en los mercados globales por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos. Para tal efecto, se utilizarán como referencia los Bonos UMS con periodos de madurez de entre 5 y 30 años.

En caso de que el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos suspenda la emisión de los Bonos UMS, se tomará en cuenta el promedio de los últimos 5 años de la tasa de rendimiento de bonos del Tesoro de los Estados Unidos de América con periodos de madurez de entre 5 y 30 años, más una prima de riesgo país, proveniente de fuentes reconocidas internacionalmente.

Prima de riesgo de mercado (r_m)

La prima de riesgo de mercado representa el premio que paga el mercado por la inversión en activos que supone el mercado accionario, se debe cuantificar el riesgo del mercado como una medida en la volatilidad relativa de los mercados, particularmente, respecto al riesgo de mercado de Estados Unidos de América como a continuación se indica:





$$r_m = r_{m,EEUU} * \frac{\sigma_{MEX}}{\sigma_{EEUU}}$$

Donde:

r_m es la prima de riesgo de mercado (%)

$r_{m,EEUU}$ es la prima de riesgo de mercado en los Estados Unidos de América (%)

σ_{MEX} es la desviación estándar en el mercado accionario de México (a través del Índice de Precios y Cotizaciones) (%)

σ_{EEUU} es la desviación estándar en el mercado accionario de Estados Unidos de América (a través del índice Standard & Poor's 500 -S&P 500) (%)

Para asegurar objetividad, transparencia y consistencia con el resto de los parámetros, se utilizará el promedio de los últimos 5 años de los valores estimados por Aswath Damodaran para $r_{m,EEUU}$, σ_{MEX} y σ_{EEUU} .

En caso de que Aswath Damodaran suspenda o termine la publicación de estos parámetros, la AFAC los determinará conforme a metodologías aceptadas a nivel internacional utilizando una frecuencia semanal durante los últimos 5 años.

Beta para las empresas del sector aeroportuario (β)

La β mide la sensibilidad de los rendimientos de las acciones de una empresa en relación con el rendimiento del mercado accionario en su conjunto.

Para determinar el valor de β , la AFAC seguirá los siguientes pasos secuenciales:

- i). Determinar el valor de la β apalancada para cada empresa del sector aeroportuario que cotice en el mercado accionario en México. Para asegurar objetividad, transparencia y consistencia con el resto de los parámetros, se utilizará el valor de la β que publica Reuters en su página oficial, la cual se calcula con una frecuencia mensual durante los últimos 5 años.

En caso de que Reuters suspenda o termine la publicación de los valores de β apalancada requeridos, la AFAC calculará los valores de β apalancada conforme a metodologías aceptadas a nivel internacional utilizando una frecuencia mensual durante los últimos 5 años.

- ii). Desapalancar cada β apalancada que se obtenga en el paso i), de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$\beta_{desapalancada} = \beta_{apalancada} * \frac{1}{1 + (1 - t) * \frac{D}{A}}$$



Bases de Regulación Tarifaria

Para este cálculo se utilizará un promedio aritmético de la estructura de capital de todas las concesionarias sujetas a estas bases, calculando la media del cociente D/A reportado en los estados financieros anuales, observados durante los últimos 5 años.

- iii). Reapalancar cada β desapalancada que se obtenga del paso ii), utilizando el promedio aritmético de la estructura de capital del grupo aeroportuario en particular, como resultado del cociente D/A reportado en los estados financieros anuales, durante los últimos 5 años, de cada concesionaria que integre a dicho grupo aeroportuario.
- iv). Obtener el promedio aritmético de las β reapalancadas que resulten del paso iii).

El valor promedio de la β que se obtenga en este paso será el valor que se empleará como parámetro β en la fórmula para determinar el costo del capital accionario (r_a).

9.5.2. Nivel de apalancamiento

En cada revisión regular, para estimar el nivel de apalancamiento (d) se calculará la relación $\frac{D}{D+A}$ de la suma de las concesionarias aeroportuarias mexicanas que integran al grupo aeroportuario en particular, con relación a sus operaciones en México, y posteriormente se calculará el promedio aritmético de esos niveles. Para este efecto, se considerarán los valores promedios observados durante los últimos 5 años.

9.5.3. Costo de la deuda

En cada revisión regular, para determinar el costo de la deuda (r_d) se calculará el costo de la deuda total del grupo aeroportuario en particular, integrado por las concesionarias sujetas a la determinación de la TMC, considerando la deuda de corto y largo plazo, en forma de créditos, préstamos, emisión de deuda y demás instrumentos financieros (derivados, opciones, etc.) con un costo financiero implícito.

Para tales efectos, la concesionaria deberá proporcionar el costo de deuda mediante los contratos de deuda o documentos similares vigentes, en los que se determinen las condiciones generales de tasa de interés, monto de deuda, amortizaciones de capital, entre otros, así como la metodología empleada para la determinación del costo de deuda presentado, de los últimos cinco años del grupo aeroportuario, con relación a las concesionarias aeroportuarias en México, con relación a sus operaciones en México.

9.5.4 Estructura de capital propuesta

En caso de que la concesionaria decida presentar una estructura de capital futura y/o el costo de la deuda distinta a la calculada por la AFAC, fundamentada en documentación comprobable, la AFAC tomará en cuenta la



Bases de Regulación Tarifaria

estructura de capital presentada por el concesionario para efectos del cálculo del CPPC.

10. Determinación del Valor Terminal.

10.1. El valor terminal representa el valor presente de los flujos de efectivo que se generarían durante el plazo remanente de vigencia de la concesión.

10.2. El valor terminal se calculará a partir de la siguiente fórmula:

$$VT = \frac{\sum_{i=1}^n \frac{FEN * (1 + g)^i}{(1 + r)^i}}{(1 + r)^5}$$

Donde:

VT es el Valor Terminal

FEN es el flujo de efectivo correspondiente al último año de la proyección quinquenal, calculado en los términos del Apéndice E sin considerar las inversiones no recurrentes que hubiera en ese año, entendiéndose estas como las relacionadas al incremento de capacidad, las cuáles incluirán, entre otras, nuevas pistas de aterrizaje, nuevos rodajes, nuevos edificios terminales o la compra de terrenos. A criterio de la AFAC, se incluirán aquellas inversiones recurrentes o no recurrentes que estén debidamente justificadas.

r es la tasa de descuento calculada en el numeral 9 de estas Bases.

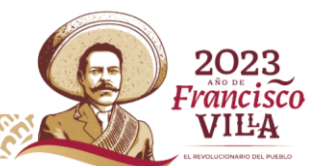
n es el número de años entre el último año calendario de la proyección quinquenal y el último año calendario de vigencia de la concesión.

g se calcula como la tasa de crecimiento promedio anual compuesta (CAGR, por sus siglas en inglés) de la unidad de tráfico durante los últimos 10 años de la proyección explícita. En caso de que esta tasa de crecimiento no tenga relación con el comportamiento del tráfico histórico del aeropuerto durante el plazo transcurrido de la concesión, la AFAC podrá ajustar dicha tasa en función del comportamiento de la industria aeroportuaria y el crecimiento específico del aeropuerto.

11. Supervisión de cumplimiento

11.1. De manera ordinaria, al inicio de cada año, o extraordinaria, la AFAC verificará el cumplimiento de la concesionaria en la aplicación de la Tarifa Máxima Conjunta y de realización de inversiones durante el año calendario inmediato anterior. Al efecto, dentro de los tres primeros tres meses de cada año calendario, la concesionaria entregará a la AFAC un informe anual detallado, cuya descripción de conceptos se especifica en el Apéndice C de las Bases.

11.2. A efecto de comprobar el cumplimiento de los compromisos de inversión, se efectuará una verificación física y documental, por lo que la AFAC programará visitas de verificación de cumplimiento en sitio a los aeropuertos





Bases de Regulación Tarifaria

concesionados, a efecto de constatar que se realizaron las inversiones conforme a la programación autorizada con los estándares y especificaciones requeridas por la normatividad aplicable en la materia.

- 11.3. En caso de que la concesionaria requiera una modificación a su Programa Maestro de Desarrollo para adecuar los compromisos de inversión en el año en curso o posteriores, por alguna situación extraordinaria valorada por la AFAC, deberá presentar la solicitud ante la AFAC para su autorización a más tardar el 31 de diciembre del año en curso del que se trate. En ese caso, la AFAC deberá dar respuesta a la solicitud en un plazo no mayor a 60 días naturales, a fin de que se puedan llevar a cabo las actividades de supervisión de cumplimiento de inversiones del año anterior, dentro de los primeros seis meses del año siguiente.
- 11.4. Las modificaciones autorizadas a los PMD no podrán cambiar los montos anuales de inversión comprometida en la revisión ordinaria, ni el monto total del quinquenio vigente, salvo que la AFAC lo autorice previa valoración y análisis.
- 11.5. La verificación de cumplimiento de los proyectos de inversión se hará con base en la versión vigente del Programa Maestro de Desarrollo al momento de realizar las visitas de verificación. Por lo que cualquier modificación al Programa Maestro de Desarrollo será aplicable a la siguiente visita de verificación ordinaria o extraordinaria.
- 11.6. Para acreditar el cumplimiento anual de los compromisos de inversión, la AFAC verificará el cumplimiento físico de cada proyecto de inversión, así como el cumplimiento financiero mediante el monto de inversión ejercido. Por lo que la concesionaria no podrá acreditar el cumplimiento de los proyectos de inversión sin una constatación física de la realización del proyecto por parte de la AFAC, excepto en aquellos casos en que se trate de los avances de proyectos plurianuales o con previa autorización de la AFAC.
- 11.7. La concesionaria podrá utilizar las economías de proyectos de inversión que se deriven de un cambio en los precios unitarios de construcción o variaciones en el tipo de cambio, para utilizarlas en otros proyectos, sin que ello afecte o modifique los alcances comprometidos de los proyectos de inversión ni el monto de inversión anual autorizado de los proyectos de inversión en el PMD.
- 11.8. Una vez efectuada la verificación física y documental del cumplimiento de las presentes Bases, en caso de realizarse modificaciones a la Tarifa Máxima Conjunta, la AFAC notificará la Tarifa Máxima Conjunta ajustada del aeropuerto dentro de los primeros seis meses del año en curso. En consecuencia, la concesionaria deberá realizar los ajustes pertinentes en sus tarifas específicas, a fin de cumplir con el ingreso máximo establecido por la AFAC.
- 11.9. Sin perjuicio de lo anterior, la AFAC podrá verificar en cualquier tiempo el cumplimiento de las presentes Bases. Al respecto:
 - 11.9.1. La concesionaria estará obligada a proporcionar la información periódica que se lista en el Apéndice C, así como cualesquier otro documento, información y aclaración que la AFAC le solicite, y





Bases de Regulación Tarifaria

11.9.2. La AFAC podrá realizar encuestas y consultas, por sí misma o a través de terceras personas, a usuarios del aeropuerto, a fin de verificar la información presentada por la concesionaria, el cumplimiento con los estándares de calidad y el Programa Maestro de Desarrollo.

11.10. La AFAC establecerá reglas específicas respecto al contenido y forma de la información y documentación que la concesionaria esté obligada a presentar, de conformidad con el presente apartado, así como formatos y formularios para su presentación.

12. Vigencia.

Las presentes Bases de Regulación Tarifaria entrarán en vigor a partir del día de su notificación a la concesionaria.





APÉNDICE A

CRITERIOS PARA LA ASIGNACIÓN DE COSTOS Y GASTOS CORRESPONDIENTES A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS INCLUIDOS DENTRO DE LOS SERVICIOS REGULADOS

1. Costos y gastos directamente atribuibles a la operación de los servicios aeroportuarios:

1.1 Personal:

1.1.1 En general, se atribuye el gasto total de personal dedicado a tareas aeroportuarias, incluyendo, entre otros, personal de operaciones de conservación y mantenimiento, seguridad y cuerpo de rescate y extinción de incendios.

1.1.2 Los gastos de personal relativos a áreas compartidas, tales como administrativos, contabilidad y mantenimiento, entre otros, se atribuyen considerando la contribución a ingresos de Servicios Regulados durante los últimos cinco años.

1.1.3 La AFAC verificará y validará los montos relativos a los costos de personal y su relación con la prestación de Servicios Regulados.

1.2 Electricidad:

1.2.1 En general, se atribuye el gasto relacionado con el consumo de energía eléctrica de la infraestructura y equipos, así como las áreas de los edificios terminal directamente atribuibles a servicios aeroportuarios. En edificios terminales se distribuirá el gasto por la proporción de metros cuadrados dedicados a Servicios Regulados del total de la superficie.

1.2.2 En caso de que ello no sea posible y todos aquellos gastos que no puedan asignarse directamente a servicios aeroportuarios, se atribuirán considerando la contribución a ingresos de Servicios Regulados durante los últimos cinco ejercicios fiscales.

1.2.3 La AFAC verificará y validará los montos relativos a los costos de electricidad y su relación con la prestación de Servicios Regulados.

1.3 Materiales y consumibles:

1.3.1 En general, se atribuye el gasto relacionado con los materiales y consumibles destinados a la infraestructura, equipo, así como las áreas de los edificios terminales directamente atribuibles a Servicios Regulados. En el edificio terminal se distribuirá el gasto por la proporción de su uso en la prestación de Servicios Regulados.

1.3.2 En caso de que ello no sea posible y de todos aquellos gastos de materiales y consumibles que no puedan asignarse directamente a Servicios Regulados, se atribuyen considerando la contribución a ingresos de Servicios Regulados.





Bases de Regulación Tarifaria

1.3.3 La AFAC verificará y validará los montos relativos a los costos de materiales y consumibles y su relación con la prestación de Servicios Regulados.

1.4 Conservación y Mantenimiento:

1.4.1 En general, se atribuye el gasto relacionado con el mantenimiento de la infraestructura y equipos, así como las áreas de los edificios terminal directamente atribuibles a Servicios Regulados. En edificios terminal se distribuirá el gasto por metros cuadrados dedicados a Servicios Regulados.

1.4.2 En caso de que ello no sea posible y de todos aquellos gastos de mantenimiento que no puedan asignarse directamente a Servicios Regulados, se atribuyen considerando la contribución a ingresos de Servicios Regulados durante los últimos 5 ejercicios fiscales.

1.4.3 La AFAC verificará y validará los montos relativos a los costos de conservación y mantenimiento y su relación con la prestación de Servicios Regulados.

1.5 Seguros y seguridad: se atribuyen directamente a Servicios Regulados, salvo que se contrate una póliza o servicios de seguridad específicamente para servicios comerciales; estos últimos no serán incluidos.

1.6 Impuestos y derechos: Se atribuyen considerando la contribución a ingresos de Servicios Regulados durante los últimos cinco años.

1.7 Otros: Los gastos diversos no atribuibles exclusivamente a Servicios Regulados, se atribuyen considerando la contribución a ingresos de Servicios Regulados durante los últimos cinco años.

1.8 Cualquier otro concepto que la AFAC considere necesario para la determinación de la Tarifa Máxima Conjunta.

2. Costos y gastos a nivel corporativo.

2.1 Los gastos aeroportuarios se asignan a cada Aeropuerto en lo individual, en forma proporcional conforme al número de unidades de tráfico aplicables, registrados en cada Aeropuerto de acuerdo con el promedio de los últimos cinco años.

2.2 Se distribuyen entre gastos aeroportuarios y otros:

2.2.1 Personal: conforme al inciso 1.1.1. anterior.

2.2.2 Renta de oficinas y otros gastos generales: se atribuyen considerando la contribución a ingresos de Servicios Regulados durante los últimos cinco años.



Bases de Regulación Tarifaria

3. Derechos y aprovechamientos por la concesión.

- 3.1 El monto de derechos se atribuye aplicando a los ingresos derivados de la prestación de servicios incluidos dentro de los Servicios Regulados el derecho fijado por la Ley Federal de Derechos.

4. Honorarios por asesoría del socio estratégico.

Los honorarios por asesoría del socio estratégico se asignan a cada Aeropuerto en lo individual, en forma proporcional conforme al número de pasajeros o unidades de carga registrados en cada aeropuerto de acuerdo con el promedio de los últimos cinco años. Se asignarán a los Servicios Regulados lo menor entre el 30% o la contribución de los ingresos por la prestación de servicios regulados al total de ingresos durante los últimos cinco ejercicios sociales.





APÉNDICE B

**PROCEDIMIENTO PARA LA ELABORACIÓN DEL
PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO**

El Programa Maestro de Desarrollo se actualizará cada cinco años conforme a lo establecido en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, así como el procedimiento siguiente:

1. Veinticuatro meses antes de la fecha de revisión regular, la Concesionaria contratará a una empresa independiente con probada experiencia en esta actividad o actividades comparables, a fin de que realice y procese encuestas con usuarios respecto de (a) estándares de calidad, presentes y esperados en el futuro, (b) proyecciones de tráfico por los subsecuentes quince años, y (c) las necesidades de inversión durante dicho horizonte de proyección.
2. Dieciocho meses antes de la fecha de la revisión regular, la Concesionaria elaborará un proyecto de Programa Maestro de Desarrollo para el Aeropuerto, tomando como base el resultado de las encuestas y de acuerdo con los requisitos establecidos en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, el cual deberá indicar, entre otras cosas, lo siguiente:
 - 2.1 Proyecciones anuales, comprendiendo cada uno de los quince años siguientes y en términos reales, salvo que la AFAC determine lo contrario;
 - 2.2 Para cada año se deberá incluir información operativa y financiera que comprenda cuando menos los pronósticos de pasajeros, unidades de carga trabajo y operaciones de aeronaves, con el mayor desglose de conceptos y una explicación detallada de las metodologías empleadas en su elaboración, además de otras que solicite la AFAC.
 - 2.3 Se deberán explicar los estándares de calidad usados y las medidas de seguridad y de protección al ambiente consideradas, y una justificación de cualesquiera cambios que se propongan, incluyendo comparaciones con otros estándares de calidad empleados a nivel nacional e internacional.
 - 2.4 Las inversiones de capitales estimadas por cada uno de los años que comprenda, precisando cuales se relacionan con los Servicios Regulados, con una explicación de las principales premisas y la metodología de estimación, así como un detalle pormenorizado de las obras a realizarse, el costo (incluyendo elementos), calendarización con el mejor detalle posible de ejecución y alcances, efectos en la calidad y capacidad de la infraestructura;
 - 2.5 Una estimación pormenorizada de los costos y gastos de operación, por año, relacionados con los Servicios Regulados, con una explicación de las principales premisas empleadas y siguiendo los criterios establecidos en el Apéndice A.
 - 2.6 Una propuesta de la tasa de descuento a emplear en el cálculo de la Tarifa Máxima Conjunta.





Bases de Regulación Tarifaria

- 2.7 La estimación de las implicaciones sobre la Tarifa Máxima Conjunta, así como de las Tarifas específicas.
- 2.8 Cualquier otro que determine la AFAC.
3. Doce meses antes de la fecha de revisión regular y durante tres meses, la Concesionaria pondrá a disposición de los usuarios a través del Comité de Operación y Horarios, el proyecto de Programa Maestro de Desarrollo y las proyecciones estimadas para las variables que integran la ecuación de la Tarifa Máxima Conjunta, incluyendo (a) estándares de calidad, (b) proyecciones de tráfico por los subsecuentes quince años, (c) necesidades de inversión con un estimado del costo unitario de las obras durante el mismo horizonte, y (d) implicaciones sobre el nivel de la Tarifa Máxima Conjunta.
4. Nueve meses antes de la fecha de revisión periódica, la Concesionaria incorporará, en la medida que sean procedentes, los comentarios y observaciones de los usuarios a la propuesta de Programa Maestro de Desarrollo.
5. Seis meses antes de la fecha de revisión periódica, la Concesionaria presentará el proyecto del Programa Maestro de Desarrollo a la AFAC, acompañado de la recomendación del Comité de Operación y Horarios.
6. Para tales efectos, la Concesionaria deberá entregar la información que determine la AFAC relacionada con el Programa Maestro de Desarrollo.
7. Durante este plazo, la AFAC revisará la propuesta de Programa Maestro de Desarrollo, así como la información presentada por la Concesionaria. La AFAC podrá solicitar a la Concesionaria las aclaraciones e información adicional que estime conveniente, así como solicitar la opinión de los usuarios del aeropuerto y miembros del Comité de Operación y Horarios.
8. La AFAC resolverá lo conducente de conformidad con lo establecido en los artículos 36, 37, 38, 39, 40, 41, 46, 48, 61, 62, 71, 72, 73 TERDECIES, 74 y 76 de la Ley de Aeropuertos, y 23, 24, 26, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 62, 65, 90, 94, 95, 112, 113, 114, 116, 117, 119, 120, 122, 129, 130, 131, 132, 146, 149, 151, 152, 154, 155 y 160 de su Reglamento.



APÉNDICE C
INFORMACIÓN ANUAL DE LA CONCESIONARIA

La Concesionaria deberá remitir a la AFAC, dentro de los tres primeros meses de cada año calendario, la información y documentación que a continuación se señala, correspondiente al año inmediato anterior, a partir del año siguiente al inicio de vigencia de estas Bases.

1. Estados financieros, elaborados conforme a las a Normas de Información Financiera, dictaminados por un despacho de contadores públicos independiente y de reconocido prestigio, en el que describan claramente las cuentas de ingresos y costos relacionadas con los Servicios Regulados y no regulados, así como el detalle de cuentas que permita su fácil identificación.
2. Las estadísticas mensuales de pasajeros totales, con un detalle analítico de pasajeros de llegada, de salida, en tránsito, de transferencia, facturados y exentos, así como las estadísticas de carga correspondientes. Lo anterior deberá entregarse desagregado por tipo de servicio de transporte aéreo: regular, no regular de fletamento, no regular de taxi aéreo y privado comercial y no comercial.
3. La relación estadística mensual del total de operaciones por tipo de aeronave y por cliente. En el caso de clientes de transporte aéreo privado comercial y no comercial, la concesionaria deberá reportar el número agregado por tipo de transporte aéreo.
4. La distribución horaria de pasajeros y operaciones.
5. Indicadores respecto al nivel de utilización de la infraestructura.
6. Nivel y cumplimiento de los estándares de calidad establecidos en el Título de Concesión.
7. El detalle de las inversiones realizadas y en proceso, así como informes respecto al cumplimiento de los compromisos de inversión.
8. La tasa de deuda vigente correspondiente a cada uno de los créditos a corto y largo plazo.
9. Estadísticas de demoras y siniestros.
10. Indicadores de productividad y eficiencia operativa y financiera del aeropuerto.
11. Número de personas empleadas, así como el total del costo de personal por área operativa o funcional, atendiendo los criterios definidos en el Apéndice A.
12. Relación de prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios, en la que se describa el servicio que prestan y el monto de las contraprestaciones y arrendamientos que los prestadores de servicios hayan pagado al aeropuerto.





Bases de Regulación Tarifaria

En el caso de los arrendamientos la Concesionaria deberá incluir un detalle del monto por metro cuadrado, los metros cuadrados de superficie arrendados a cada prestador de servicios aeroportuarios y complementarios, así como las características particulares del espacio arrendado y su ubicación.

13. Relación de concesionarias, asignatarias o permisionarias de transporte aéreo que hayan sido atendidas en el aeropuerto, con el detalle mensual de los ingresos recibidos por cada servicio aeroportuario y, en su caso complementario, por cada uno de dichos usuarios.
14. Copia de la vigencia de los seguros.
15. Reclamación de seguros.
16. Montos pagados por concepto de derechos y aprovechamientos a la Federación.
17. Relación de los costos operativos atribuibles a la prestación de Servicios Regulados.
18. Cualquier otra información que la AFAC determine como necesaria.





APÉNDICE D

FORMATO DE DETERMINACIÓN DE LA TARIFA MÁXIMA CONJUNTA

La Agencia Federal de Aviación Civil, Órgano Administrativo Desconcentrado de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con fundamento en lo establecido por los artículos 67, 69 y 70 de la Ley de Aeropuertos, así como en las presentes Bases de Regulación Tarifaria, determinó lo siguiente:

1. La Tarifa Máxima Conjunta del aeropuerto para el siguiente periodo quinquenal, los valores de referencia y la tasa de descuento aplicables serán los siguientes:

| Período | Año | Valor de Referencia | Tasa de descuento | Tarifa Máxima Conjunta |
|---------|-----|---------------------|-------------------|------------------------|
| 1 | | | | |
| 1 | | | | |
| 1 | | | | |
| 1 | | | | |
| 1 | | | | |
| 2 | | | | |

2. La tasa de descuento se estima en términos reales y aplica a los flujos de efectivo expresados en moneda nacional, antes de impuestos, calculados como se indica en el apartado 9 de las bases.
3. La Tarifa Máxima Conjunta establecida en la tabla anterior, se ajustará de conformidad con lo establecido por las Bases de Regulación Tarifaria y por el Índice Nacional de Precios al Productor, excluyendo petróleo, publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
4. Previa aprobación de la AFAC, las concesionarias podrán realizar inversiones anticipadas, que serán incluidas en el Programa Maestro de Desarrollo del siguiente quinquenio. Para ello, deberán presentar información de carácter técnico, operativo y financiero que justifique el adelanto de inversión.





APÉNDICE E

PROCEDIMIENTO DE CÁLCULO DE LOS FLUJOS DE EFECTIVO PARA LA DETERMINACIÓN DE VALORES DE REFERENCIA

Los flujos de efectivo se calcularán como la suma de los siguientes conceptos:

Ingresos sin impuesto al valor agregado generados por la prestación de los Servicios Regulados (Ingresos Aeroportuarios)

(menos) pago de derechos al Gobierno Federal, calculados como el porcentaje vigente aplicado al total de Ingresos Aeroportuarios.

(menos) costos y gastos de operación, conservación o mantenimiento de infraestructura, instalaciones y equipo, sin incluir depreciaciones ni amortizaciones, en que incurra por la prestación de los Servicios Regulados.

(menos) la asignación de gastos corporativos al aeropuerto y por la prestación de los Servicios Regulados, así como la asignación del honorario por asesoría del socio estratégico (menos), otros costos y gastos extraordinarios que sean aprobados por la AFAC, en que se incurra por la prestación de los Servicios Regulados.

(menos) inversiones de capital en infraestructura y equipamiento, exclusivamente vinculadas con la prestación de los Servicios Regulados y aprobadas en el Programa Maestro de Desarrollo del Aeropuerto.

