

Apéndice H

Régimen Tarifario

Indice

1.	DISPOSICIONES GENERALES.....	2
2.	FIJACIÓN DE TARIFAS DE SERVICIOS AERONÁUTICOS.....	2
2.1.	<i>Servicios Aeronáuticos</i>	2
2.2.	<i>Disposiciones Generales de los Servicios Aeronáuticos</i>	2
2.3.	<i>Metodología del Precio Tope</i>	3
2.4.	<i>Ajustes Ordinarios de las Tarifas</i>	3
2.4.1.	<i>P(capex)</i>	4
2.4.1.1.	<i>Costos Reales Relacionados con los Servicios de Construcción</i>	4
2.4.1.2.	<i>Costos Reales Asociados con el Financiamiento de Mejoras</i>	5
2.4.1.3.	<i>Costos Reales Asociados con las Reservas</i>	8
2.4.1.4.	<i>Cálculo del P(capex)</i>	9
2.4.2.	<i>Factor de Eficiencia</i>	9
2.4.3.	<i>Inflación</i>	10
2.4.4.	<i>Centros de Costos</i>	10
a)	<i>Base de costos para fijar los derechos de aterrizaje / tasa de infraestructura:</i>	10
b)	<i>Base de costos para fijar los derechos de aproximación:</i>	11
c)	<i>Base de costos para fijar los derechos de Estacionamiento de Aeronaves:</i>	11
d)	<i>Base de Costos para fijar los derechos de Carga:</i>	11
e)	<i>Base de Costos para fijar los derechos de Iluminación:</i>	11
f)	<i>Base de Costos para fijar los derechos de Puentes de Abordaje:</i>	11
g)	<i>Base de Costos para fijar los derechos de Buses del Campo Aéreo:</i>	12
h)	<i>Base de Costos para fijar los derechos del suministro de Combustible:</i>	12
2.5.	<i>Tarifas Vigentes a la Fecha de la Firma del Contrato</i>	13
3.	FIJACIÓN DE TARIFAS DE SERVICIOS NO AERONÁUTICOS.....	14
3.1.	<i>Servicios No-Aeronáuticos:</i>	14
3.2.	<i>Disposiciones Generales de las Tarifas No-Aeronáuticas</i>	14
3.3.	<i>Metodología para los Ajustes Tarifarios</i>	14
3.3.1.	<i>Campo Aéreo:</i>	15
3.3.2.	<i>Tarifas de las Terminales</i>	15
3.3.2.1.	<i>Uso de Instalaciones</i>	15
3.3.2.2.	<i>Servicios Comerciales</i>	17
3.3.2.3.	<i>Otras Tarifas y Cargos relacionadas con las Terminales</i>	18
3.3.3.	<i>Tarifas del Lado Terrestre</i>	19
3.4.	<i>Tarifas Vigentes a la Fecha de Firma del Contrato</i>	20
4.	PROCEDIMIENTOS PARA LOS AJUSTES TARIFARIOS.....	21
4.1.	<i>Disposiciones Generales</i>	21
4.2.	<i>Información Requerida por el CETAC</i>	22
4.3.	<i>Revisión Excepcional de los Precios Topes</i>	23
4.4.	<i>Compromiso de las Partes relacionado a las Tarifas Aeronáuticas</i>	24

Apéndice H

Régimen Tarifario

1. Disposiciones Generales

- 1.1. La fijación de las tarifas por Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos es potestad exclusiva del Estado, en estricto apego a la legislación vigente.
- 1.2. La metodología para la fijación de tarifas variará si se trata de tarifas para Servicios Aeronáuticos o de tarifas para Servicios No Aeronáuticos. Dichas metodologías buscan crear los incentivos adecuados para mejorar los niveles de calidad de los servicios, fomentar la eficiencia, minimizar los costos y maximizar los ingresos comerciales.

2. Fijación de Tarifas de Servicios Aeronáuticos

2.1. Servicios Aeronáuticos

Sin perjuicio de otras que la ARESEP acuerde regular en el futuro, las tarifas por Servicios Aeronáuticos fijadas a la Fecha de Entrada en Vigencia son las siguientes:

- a) Tarifa de aterrizaje
- b) Tarifa de infraestructura
- c) Tarifa de aproximación
- d) Tasas de estacionamiento de aeronaves
- e) Tasa de carga
- f) Derechos por iluminación, puentes de abordaje y buses.
- g) Tasas por la distribución de combustible.

El Gestor podrá recomendar al CETAC el establecimiento de aquellas tarifas por Servicios Aeronáuticos no contempladas en ese reglamento, las cuales serán evaluadas por el CETAC y, si fuera el caso, enviadas a la ARESEP para su consideración.

2.2. Disposiciones Generales de los Servicios Aeronáuticos

Las tarifas para los Servicios Aeronáuticos serán fijadas por ARESEP con base en la metodología establecida en el “Reglamento de Servicios Aeroportuarios”, considerando cuando menos los siguientes criterios:

- a) Las disposiciones del Convenio de Chicago que dan origen a la OACI y en particular, a las políticas de no-discriminación.
- b) Las políticas aplicables de la OACI en relación con los aspectos económicos de los aeropuertos.
- c) Los costos en que se incurre para brindar el servicio aeronáutico respectivo, en condiciones de eficiencia y calidad de servicio.
- d) Las condiciones de competitividad de la tarifa con respecto a las tarifas de los aeropuertos internacionales de la región, con tamaño y características similares a las del AIJS.

No obstante lo anterior, si se determina que un ajuste en las Tarifas es procedente de conformidad con la metodología establecida en este Apéndice, pero el Gestor considera que la aplicación estricta de tal ajuste puede afectar negativa y substancialmente la actividad aeronáutica del país o la competitividad del AIJS, entonces el Gestor podrá recomendar la aplicación de los mecanismos establecidos en el apartado 16.4.2 del Contrato. Si el CETAC rechaza la solicitud del Gestor de aplicar los mecanismos establecidos en el citado apartado 16.4.2, el CETAC procederá de conformidad con los procedimientos establecidos en el apartado 16.2.1 del Contrato a aplicar los ajustes procedentes.

2.3. Metodología del Precio Tope

Para la fijación de las tarifas de los Servicios Aeronáuticos, la metodología tarifaria que regirá será la de “*precio tope*”, diseñada con el doble propósito de limitar el incremento de las tarifas por Servicios Aeronáuticos aplicados en el AIJS y de garantizar la existencia de reglas claras en el régimen tarifario. Las tarifas serán ajustadas por el componente P(capex), mediante el cual se incorporará el costo de amortización de las inversiones reales realizadas en el desarrollo de las Mejoras, incluyendo el equipamiento mayor, las ampliaciones y las obras nuevas establecidas en el Plan Maestro. Además, las tarifas se verán afectadas también por del índice de inflación en dólares de los EE.UU. y del Factor X.

2.4. Ajustes Ordinarios de las Tarifas

La metodología del precio tope se aplicará a cada uno de las tarifas por Servicios Aeronáuticos con base en los centros de costos. Para la actualización de dichas tarifas se utilizará la siguiente fórmula:

$$T_{\text{nuevas}} = T_{\text{anterior}} * (1 + \text{inflación} - \text{Factor X}) + P(\text{capex})$$

donde,

- T_{nuevas} = Tarifas nuevas para el año siguiente, resultantes de la aplicación de la fórmula.
- $T_{anterior}$ = Tarifas del año o pliego tarifario anterior.
- Inflación = Inflación en dólares de los Estados Unidos de América. El índice inflacionario será el promedio aritmético de los valores del Índice de Precios al Productor (excluyendo productos agrícolas) y el Índice de Precios al Consumidor, según publicación en las Estadísticas Financieras Internacionales o en cualquier otra publicación del Fondo Monetario Internacional, el día de, o la última fecha de publicación antes, del ajuste tarifario.
- Factor X = El factor de eficiencia.
- $P(\text{Capex})$ = Costos de amortización de la inversión del desarrollo de infraestructura asignados a cada tarifa, basados en centros de costos.

Las tarifas para los Servicios Aeronáuticos serán revisadas anualmente, tomando en consideración las inversiones efectivamente realizadas y demás factores establecidos en el “Reglamento para la Fijación Tarifaria y Control de Calidad de Servicios Aeroportuarios” y en este Apéndice.

2.4.1. P(capex)

El P(capex) corresponde a los costos reales efectuados en el desarrollo de los servicios de construcción y consiste de tres elementos principales: (a) los costos reales relacionados con los Servicios de Construcción; (b) los costos del financiamiento de las Mejoras y equipamiento mayor; y (c) los costos reales relacionados con los fondos de reservas. No obstante, lo anterior, el efecto de los costos reales de la inversión en infraestructura sobre las tarifas estará limitado, pues en ningún caso podrán trasladarse costos superiores a los precios tope cotizados en la oferta o los precios tope excepcionalmente revisados de conformidad con la cláusula 16.3 del Contrato. El monto de los costos de infraestructura que afecten las tarifas será siempre el que resulte menor entre el precio tope y el costo real de ejecución de las obras.

2.4.1.1. Costos Reales Relacionados con los Servicios de Construcción

El cálculo del P(capex) comprenderá los costos reales de la inversión efectuada en el desarrollo de las Mejoras identificadas en el Plan Maestro, individualizados por obra y centro de costo. Los costos reales efectuados relacionados con los servicios de construcción serán trasladados a los usuarios de manera directa, con base en el principio de servicio al costo, distribuyendo su efecto a lo largo de los años en los que cada proyecto será amortizado. Dichos costos incluyen también

las inversiones mayores en equipamiento y reparaciones no rutinarias, entendidas éstas como inversiones mayores a los veinticinco mil Dólares (US \$25.000) en Dólares de 1997, los cuales al momento de la firma de este Contrato representan U.S. \$27.318 en dólares del año 2000.

El efecto de los costos reales de la inversión en el desarrollo y construcción de la infraestructura sobre las tarifas estará limitado, pues en ningún caso podrán trasladarse a las tarifas y tasas correspondientes costos superiores a los precios topes cotizados en la Tabla 2 del Modelo de Proyecciones Financieras para cada componente de las Mejoras, salvo las revisiones excepcionales de precios topes que se acuerden de conformidad con la cláusula 16.3 del Contrato. Cualquier costo adicional será asumido exclusivamente por el Gestor. El monto de los costos de infraestructura que se trasladará a las tarifas será siempre el que resulte menor entre el precio tope cotizado y el costo real de ejecución de las obras.

Para efectos del cálculo del componente de los costos reales efectuados en el desarrollo y construcción de las Mejoras, el Gestor deberá presentar al CETAC a más tardar 45 días después de haber terminado la ejecución de la obra el estado definitivo de gastos de cada obra, detallando los costos de la construcción. Dicho informe final deberá recibir el visto bueno de los auditores externos del Gestor. Las inversiones realizadas deberán detallar los costos reales de la ejecución de la obra, entendiendo los costos reales como el costo efectivo de la prestación de los servicios de construcción. Los costos incluyen, según el principio y definición de servicio al costo, únicamente los costos necesarios para el desarrollo de la obra que permitan una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de los servicios de construcción de conformidad con las calidades de la propuesta. Deberá entenderse que no se aceptarán como costos los siguientes:

- a) Las multas que les sean impuestas por incumplimiento de las obligaciones del Contrato
- b) Las erogaciones innecesarias o ajenas a la prestación de los servicios de construcción
- c) Las contribuciones, los gastos, las inversiones y deudas incurridas por actividades ajenas a la construcción
- d) Los gastos desproporcionados en relación con los gastos normales de actividades equivalentes, cuando estos existan.
- e) Las inversiones rechazadas o no aprobadas por el CETAC o la ARESEP.

2.4.1.2. Costos Reales Asociados con el Financiamiento de Mejoras

Costo Financiero. Para el cálculo de la amortización de las inversiones, se asumirá un financiamiento del cien por ciento de los costos de inversión en infraestructura, incluyendo el pago de intereses, la amortización del principal relacionado con la inversión y las comisiones bancarias y de desarrollo, todo de

acuerdo con los términos de financiamiento pactados para el endeudamiento aplicable. Todas las inversiones estarán sujetas a la misma metodología, independientemente de cuál sea el porcentaje de las inversiones efectivamente realizadas con capital o patrimonio del Gestor. La diferencia entre el costo del capital propio del Gestor y el costo del financiamiento será recuperada mediante los ingresos comerciales del AIJS y no por medio de las tarifas sujetas a la metodología de precios tope.

Costo Financiero Tope. En el cálculo del P(capex) se verán reflejados los costos reales de la amortización e intereses relacionados con las inversiones efectuadas en infraestructura y sujeto a los términos de este Contrato, no podrán trasladarse a las tarifas costos financieros mayores a los cotizados en la Oferta. El costo financiero tope que podrá traspasarse a las tarifas se calculará como el costo integral del financiamiento relacionado con las inversiones en infraestructura estipuladas en el Plan Maestro, incluyendo plazos, intereses, comisiones relacionadas y otros costos directamente relacionados con el endeudamiento. El costo integral del financiamiento no hace referencia únicamente a las tasas de interés de los préstamos, sino que se refiere a la tasa interna de retorno de los ingresos y egresos financieros resultantes de las tasas de interés de los préstamos, plazos de amortización, períodos de gracia, comisiones bancarias, etc. El costo integral del financiamiento se calculará como la tasa interna de retorno financiero (TIR) del flujo neto anual de los ingresos y egresos financieros, incluyendo para efectos de este cálculo la amortización del principal e intereses. Para efectos de este cálculo, los montos anuales para el desarrollo de infraestructura serán considerados “ingresos financieros” y los desembolsos financieros anuales asociados con dicha infraestructura serán considerados “egresos financieros”.

Al contraer el financiamiento requerido para la construcción de infraestructura, el Gestor deberá seleccionar entre una tasa fija y una tasa flotante, para cada tramo de su endeudamiento. El Gestor seleccionará los términos del financiamiento de acuerdo con las condiciones y requisitos del mercado financiero existentes al momento del cierre financiero, con el fin de minimizar, hasta donde sea práctico, los costos financieros y la volatilidad de las tarifas. Si el Gestor selecciona financiar sus inversiones por medio de un endeudamiento con una tasa flotante, el *margen flotante de proyecto* permitido por debajo de la tasa base flotante establecida al momento de contratar el financiamiento deberá ser igual o menor al *margen flotante de proyecto* cotizado en el Anexo 4B de la Oferta, el cual es equivalente a -1.20034% (*menos uno punto dos cero cero tres cuatro por ciento*). Para efectos del Contrato, se entiende por tasa base flotante la suma de la tasa LIBOR, de doce meses, más la prima de riesgo país. Si el Gestor selecciona financiar sus inversiones por medio de un endeudamiento con tasa fija, el *margen fijo de proyecto* permitido por debajo de la tasa base fija establecida al momento de contratar el financiamiento deberá ser igual o menor al *margen fijo de proyecto* cotizado en el Anexo 4B de la Oferta, el cual es equivalente a -1.45034% (*menos*

uno punto cuatro cinco cero tres cuatro por ciento). Para efectos de este Contrato se entiende como tasa base fija la suma del rendimiento de los bonos del Tesoro de los EE.UU., a diez años, más la prima de riesgo país.

El tope de los costos financieros relacionados con las inversiones en construcción asociadas con las etapas I y II del Plan Maestro, será igual a la siguiente ecuación:

$$\text{Tope} = \text{TLR} + \theta P + \theta p$$

en donde,

TLR = Tasa libre de riesgo en dólares. Para efectos de un endeudamiento con tasas flotantes, se entenderá como la tasa libre de riesgo el rendimiento de Libor de doce meses. Para efectos de un endeudamiento con tasas fijas, se entenderá como la tasa libre de riesgo el rendimiento de los bonos del Tesoro de los Estados Unidos con un plazo de diez años.

θP = Prima de riesgo del país, medida como la diferencia entre el rendimiento del TLR y el rendimiento de bonos emitidos por Gobierno de Costa Rica o de sus instituciones, denominados en dólares.

θp = Margen del proyecto. El *margen flotante de proyecto* será, como máximo, equivalente a *-1.20034%* (*menos uno punto dos cero cero tres cuatro por ciento*). El *margen fijo de proyecto* será, como máximo, equivalente a *-1.45034%* (*menos uno punto cuatro cinco cero tres cuatro por ciento*).

El Gestor asumirá todos los riesgos relacionados con los costos financieros que resulten en un margen del proyecto en exceso a los márgenes de proyecto cotizados como precios firmes en la oferta. El Gestor entiende y acepta que no podrán traspasarse a las tarifas costos financieros que resulten en un costo integral de financiamiento que exceda la suma de la tasa base más el margen de proyecto respectivo.

Certificación de los Términos y Condiciones Financieros. Al menos diez días antes de que venza el período de transición o de que el Gestor solicite acortar dicho período, el Gestor deberá presentar al CETAC una copia certificada del compromiso financiero firme e incondicional de la entidad o entidades crediticia(s) que aportará(n) al Gestor el financiamiento requerido para el desempeño de los Servicios de Construcción. El compromiso firme e incondicional de financiamiento deberá indicar los términos del financiamiento pactado, identificando expresamente la tasa integral del financiamiento, la tasa base aplicable, la prima del riesgo del país y el margen del proyecto. Este compromiso financiero firme deberá ser debidamente certificado por el ente financiero encargado de suministrar dicho financiamiento, indicando que las tasas reflejan las tasas vigentes a ese momento. El CETAC se reserva el derecho de

investigar la exactitud de las tasas presentadas y verificarlas con otros entes financieros no relacionados con el Gestor.

Si luego de la Fecha de Entrada en Vigencia, el Gestor obtiene financiamiento a condiciones más favorables, éstas serán las utilizadas para efectos del cálculo del P(capex) correspondiente a las obras realizadas durante los primeros tres años de vigencia de este Contrato. En el caso de refinanciamiento o cambios que beneficien los términos financieros pactados, el Gestor deberá presentar al CETAC una copia de los términos y condiciones pactadas, así como una copia certificada del acuerdo financiero pactado.

En caso de que el Gestor obtenga, para las obras correspondientes a las Etapas III y IV del Plan Maestro o para cualesquier obra adicional, un financiamiento con un *margen del proyecto* más favorable del propuesto en la oferta, podrá trasladarse a las tarifas la mitad de la diferencia entre el margen cotizado y el nuevo margen más favorable, sin perjuicio de los movimientos en la TLR y la prima de país. El Gestor asume todos los riesgos asociados con los costos financieros sobre el monto del margen del proyecto cotizado, sin perjuicio de lo dispuesto en este contrato para el mantenimiento del equilibrio financiero.

Requisito de Información Financiera:

El Gestor se obliga someter en su reporte anual, según se prevé en la Sección III.G.2.d del Cartel, un resumen del plan financiero ejecutado durante el año anterior, incluyendo un resumen de los términos financieros acordados durante el año y los trabajos correspondientes, desglosados por centros de costos de acuerdo con los servicios ofrecidos y por las categorías generales (campo aéreo, terminal, y lado terrestre). El Gestor en todo momento deberá mantener información respecto a sus niveles de endeudamiento, incluyendo, como mínimo, el nombre y dirección de los entes financieros que otorgan el crédito, la denominación del endeudamiento, los plazos, las tasas de interés, las programaciones de amortización, y las comisiones y costos relacionadas. El Gestor deberá indicar el costo total del endeudamiento, sus razones de cobertura, y los términos y condiciones asociadas con el endeudamiento, incluyendo cualquier garantía o gravamen otorgado por el Gestor. El Gestor garantizará al CETAC y a la ARESEP un libre acceso a los documentos relacionados con el financiamiento de las obras. Cuando sea necesario, el CETAC y la ARESEP informarán previamente al Gestor de estas diligencias con el objeto de tener lista esta información.

2.4.1.3. Costos Reales Asociados con las Reservas

Se incluirá en el cálculo del P(capex) los costos reales asociados con los fondos de reservas correspondiente a cada centro de costo. Para el cálculo de los costos

reales asociados con las reservas, se utilizará la metodología establecida en el MPF, multiplicando los gastos (ingresos) anuales asociados con la constitución y mantenimiento de las reservas por el porcentaje de los costos totales de las mejoras correspondientes a cada centro de costo en el mismo año del cálculo. El Gestor no podrá traspasar a las tarifas los costos asociados con reservas no expresamente requeridas por la cláusula 17.9 del Contrato.

2.4.1.4. Cálculo del P(capex)

El cálculo del P(capex) correspondiente a cada tarifa, por centro de costo, se realizará de conformidad con la metodología expuesta en el MPF y con base en el principio de recuperación de costos. De esta manera, una vez recibida una obra por el CETAC, se amortizará el costo real de la obra efectuada de conformidad con el endeudamiento aplicable. Los montos relacionados con la recuperación de las inversiones efectuadas serán asignados a las tarifas según la base de aplicación de la tarifa (MTOW, litros, kgs., etc.) Se calculará el P(capex) correspondiente a cada año con base en las estimaciones de demanda durante el plazo de amortización de las inversiones efectuadas, ajustando el P(capex) cuando sea necesario para compensar las diferencias entre la demanda proyectada y real. Dichos ajustes serán aplicados al pliego tarifario del próximo año.

El Gestor mantendrá estados financieros que proporcionen información adecuada en relación con las necesidades del aeropuerto y de los usuarios y se asegurará que las instalaciones y servicios relativos a los derechos aeroportuarios se identifiquen en la forma más precisa posible. Asimismo, el Gestor deberá llevar cuentas que proporcionen una base satisfactoria para la determinación y asignación de los costos que haya que recuperar. Tanto el CETAC como la ARESEP podrán fiscalizar y auditar sin restricción alguna los costos reales de construcción, los estados económico-financieros, y los comprobantes y registros que les son relativos, así como cualquier otro reporte operativo, estadístico, o gerencial concerniente a la administración del AIJS. La ARESEP podrá auditar los costos de los proyectos de inversión antes de la aprobación de incrementos de precios al P(capex) y podrá nombrar a una tercera parte independiente para evaluar la justificación de los costos del proyecto propuesto.

2.4.2. Factor de Eficiencia

Para maximizar los beneficios a los usuarios y lograr niveles de tarifas más competitivos, las tarifas serán ajustadas por un factor de eficiencia (Factor X) durante un período de cinco años, a partir del primer aniversario de la Fecha de Entrada en Vigencia. En consecuencia, a partir de la fijación de tarifas del año 2001 se aplicarán los siguientes factores de eficiencia a la fijación de tarifas del año siguiente:

Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
-------	-------	-------	-------	-------

Factor X	30%	10%	10%	25%	10%
Año Calendario	2002	2003	2004	2005	2006

De esta manera, el Factor de Eficiencia para el año 1 se aplicará para el cálculo de las tarifas propuestas en el año 2001 para el año 2002. Durante los años siguientes, al presentarse anualmente los cálculos tarifarios, se aplicará el Factor X correspondiente. El Factor de eficiencia X podrá modificarse de acuerdo con los niveles de calidad de servicio, según lo indicado en la cláusula 7.8 y el Apéndice B de este Contrato y de conformidad con lo dispuesto el Reglamento de Servicios Aeroportuarios.

Previa aprobación del CETAC y de la ARESEP, podrá ajustarse el calendario de aplicación de los factores de eficiencia, con el fin de mitigar la volatilidad de tarifas durante el plazo del primer tramo de la deuda, sin embargo, el Gestor queda obligado a aplicar a las tarifas una reducción de 58.27% (antes de aplicar el premio o castigo por la calidad del servicio) por el concepto del factor de eficiencia, entendiéndose esta reducción como el valor presente de los factores de eficiencia aplicados, utilizando una tasa de descuento de 16%.

2.4.3. Inflación

Para efectos de los ajustes ordinarios de las tarifas, se aplicará a las tarifas existentes el factor de inflación, entendiéndose éste como el promedio aritmético de los valores del índice de precios al productor (excluyendo productos agrícolas) y el índice de precios al consumidor, según se publique en las Estadísticas Financieras Internacionales o en cualquier otra publicación del Fondo Monetario Internacional, el día de, o la última fecha de, publicación antes de su aplicación para el período correspondiente.

2.4.4. Centros de Costos

Los centros de costos utilizados para establecer el P(capex) serán concordantes con lo dispuesto en el Manual Sobre Aspectos Económicos de los Aeropuertos, publicado por la OACI, específicamente lo indicado en los capítulos IV y V, así como con las disposiciones del Doc. 9082 de la OACI, Declaraciones del Consejo a los Estados Contratantes sobre Derechos por el Uso de Aeropuertos e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea en Ruta.

La Tabla 2 del MPF (columna E) identifica la relación entre el P(capex) correspondiente a cada obra y el centro de costo tarifario relacionado. En términos generales, las bases de costos para la determinación de los centros de costos que afectan el P(capex) de los servicios aeronáuticos son las siguientes:

a) Base de costos para fijar los derechos de aterrizaje / tasa de infraestructura:

Se incluirán los costos correspondientes a las inversiones en las áreas de movimiento de aeronaves, incluyendo las pistas, calles de rodaje, rampas, bahías de espera de aeronaves, etc. La base de costos correspondiente a estas tarifas incluirá las inversiones realizadas en las áreas de operación de aeronaves, más el porcentaje de reservas correspondiente. Se excluyen de esta categoría tarifaria los costos correspondientes a la iluminación, áreas de estacionamiento de aeronaves, y los derechos de aproximación, los cuales se cobran por separado. No se modificará la Tasa de Aterrizaje por la incidencia del P(capex), pero el P(capex) correspondiente a la base de costos para fijar los derechos de aterrizaje será incorporada a la Tasa de Infraestructura del Campo Aéreo. La tasa de aterrizaje será únicamente ajustada por la incidencia de la inflación y del factor X, y un 25% de los ingresos derivados de la Tasa de Aterrizaje se transferirán al Instituto Meteorológico Nacional.

b) Base de costos para fijar los derechos de aproximación:

Se incluirán en el P(capex) los costos atribuibles a las inversiones y reservas correspondientes al control de tránsito aéreo (incluidas las telecomunicaciones), ayudas de navegación, etc. Dicha tarifa, así como su base de costos, queda expresamente excluida de los alcances del Contrato, siendo un Ingreso Reservado al CETAC. No obstante, lo anterior, al hacer la propuesta a la ARESEP, el Gestor también deberá presentar los estudios de esta tarifa, los cuales serán realizados en coordinación con el CETAC y la DGAC por medio del Órgano Fiscalizador.

c) Base de costos para fijar los derechos de Estacionamiento de Aeronaves:

El P(capex) para la tasa de estacionamiento de aeronaves comprenderá los costos imputables a las inversiones y reservas correspondientes a las áreas de estacionamiento fuera de las plataformas.

d) Base de Costos para fijar los derechos de Carga:

El P(capex) comprende los costos imputables a las inversiones y reservas correspondientes a lo siguiente: instalaciones de la terminal de carga y las rampas de la terminal de carga (siempre que sean distintas a las plataformas generales) y las instalaciones de acceso en tierra relacionados con el acceso a la terminal de carga, etc.

e) Base de Costos para fijar los derechos de Iluminación:

El P(capex) comprenderá todos los costos imputables a las inversiones y reservas correspondientes a la iluminación de las pistas, las calles de rodaje, plataformas y las áreas fuera de estas últimas.

f) Base de Costos para fijar los derechos de Puentes de Abordaje:

El P(capex) comprenderá todos los costos imputables a las inversiones y reservas correspondientes a las instalaciones y equipamiento de los puentes de abordaje.

g) Base de Costos para fijar los derechos de Buses del Campo Aéreo:

El P(capex) comprenderá todos los costos imputables a las inversiones y reservas correspondientes a los buses e instalaciones asociadas.

h) Base de Costos para fijar los derechos del suministro de Combustible:

El P(capex) comprenderá todos los costos imputables a las inversiones y reservas correspondientes a los locales, terrenos y equipo propiedad del aeropuerto que se ponen a disposición de los concesionarios de combustible (incluyendo zonas de almacenamiento de combustible, tuberías, etc. si es aplicable). Se incluyen las instalaciones y servicios de acceso en tierra.

Lo anterior no afecta, en modo alguno, las potestades de la ARESEP para modificar los centros de costos o el pliego tarifario. Asimismo, el Gestor podrá hacer recomendaciones a la ARESEP, por medio del CETAC, de modificaciones sobre las bases de costos para los distintos centros de costos e ingresos.

2.5. Tarifas Vigentes a la Fecha de la Firma del Contrato

Las tarifas aprobadas por la ARESEP y vigentes a la Fecha de la firma del Contrato se detallan a continuación:

Categoría Tarifaria	Unidad de medida	Periodicidad del cobro	Tarifa en US\$
1.1. Tarifas de Aterrizaje			
Aeronaves aviación general y agrícola vuelos locales	1 000 kg.	P / aterrizaje	0,26
Aeronaves aviación general vuelos internacionales	1 000 kg.	P / aterrizaje	0,52
Aeronaves comerciales	1 000 kg.	P / aterrizaje	0,52
Aeronaves de carga	1 000 kg.	P / aterrizaje	0,52
1.2. Tarifas de Aproximación			
Aeronaves aviación general menos de 12,500 kg.	1 000 kg.	P / aterrizaje	0,60
Aeronaves comerciales o generales internacionales menos de 12,500kg.	1 000 kg.	P / aterrizaje	0,60
Aeronaves comerciales menos de 60,000 kg.	1 000 kg.	P / aterrizaje	1,19
Aeronaves comerciales 60,000 kg. a menos de 90,000 kg.	1 000 kg.	P / aterrizaje	2,25
Aeronaves comerciales más de 90,000 kg.	1 000 kg.	P / aterrizaje	4,39
Helicópteros menos de 12,500 kg.	1 000 kg.	P / aterrizaje	0,60
Helicópteros más de 12,500 kg.	1 000 kg.	P / aterrizaje	1,19
1.3. Derechos de Iluminación, Puentes de abordaje y Buses			
Iluminación	1 000 kg.	P / aterrizaje	0,05
Puentes de abordaje	1 000 kg.	P / aterrizaje	0,60
Autobuses de abordaje	1 000 kg.	P / aterrizaje	0,60
1.4. Tarifa de Infraestructura del Campo Aéreo			
Construcción y mejora de pistas y rampa	1 000 kg.	P / aterrizaje	0,13
1.5 Tarifas de estacionamiento de aeronaves			
Menos de 90 minutos	1 000 kg.	P/estacionamiento	Libre
Entre 91 y 180 minutos	1 000 kg.	P/estacionamiento	0,40
Entre 181 y 360 minutos	1 000 kg.	P/estacionamiento	0,79
Pernocta (8 horas)	1 000 kg.	P/estacionamiento	1,98
Días completos	1 000 kg.	P/estacionamiento	5,00
1.6. Tarifa de Carga			
Uso de la Terminal	1 kg.	Mensual	0,005
1.7. Concesionarias servicios aeronáuticos			
Tarifa de Distribución de combustible	Litro	Mensual	0,01

Las futuras modificaciones a estas tarifas entrarán a regir de conformidad con lo que dispone la Ley de la ARESEP.

3. Fijación de Tarifas de Servicios No Aeronáuticos

3.1. Servicios No-Aeronáuticos:

Todos los servicios cuya regulación no sea competencia de la ARESEP, serán regulados por el CETAC, incluyendo los siguientes:

- a) Rentas de espacios de las instalaciones aeroportuarias (terminales, hangares, bodegas, etc.)
- b) Uso de las instalaciones y servicios del AIJS.
- c) Seguridad.
- d) Concesiones, certificados de explotación o permisos, licencias, etc.
- e) Explotación comercial.
- f) Cualquier otro no regulado por la ARESEP

3.2. Disposiciones Generales de las Tarifas No-Aeronáuticas

Las políticas tarifarias del CETAC serán conformes con las disposiciones de la OACI, Manual de Aspectos Económicos de los Aeropuertos, y con los parámetros para la fijación de tarifas incluidos en el Contrato.

En la fijación de las tarifas por Servicios No Aeronáuticos se tomará en cuenta la necesidad de recobrar los costos relacionados con los gastos de las aerolíneas y de los concesionarios por las facilidades utilizadas u ocupadas por ellas y el valor de mercado promedio que se cobra por este servicio en aeropuertos con características similares a las del AIJS. Dicha fijación se hará de conformidad con la metodología expuesta en el Cartel, este Apéndice y el MPF.

3.3. Metodología para los Ajustes Tarifarios

Las tarifas correspondientes a alquileres se basarán en los costos operativos anuales y en la amortización de las inversiones de capital, una vez realizadas, incluyendo los requerimientos de retorno, reservas y otros costos. Para establecer las tarifas por concepto de arrendamiento, el Gestor hará recomendaciones al CETAC con base en los cálculos realizados tomando en consideración el valor de mercado del espacio edificado y del terreno correspondiente y las condiciones de los arrendamientos de edificios o terrenos similares ubicados en las inmediaciones del aeropuerto o en otras áreas comparables. Para realizar dicho cálculo se dividirá el espacio edificado y el terreno en zonas diferentes, estableciendo un margen de derechos por unidad de espacio cubierto, aplicando una tarifa diferenciada a los espacios situados en las zonas más remotas del aeropuerto. Al establecer los derechos de arrendamiento deberá distinguirse entre el espacio indispensable requerido para que las líneas aéreas realicen sus operaciones en el aeropuerto y el espacio requerido por las mismas para otros fines. Además, deberán

tomarse en cuenta los derechos de arrendamiento por concesiones directamente relacionadas con la explotación de servicios de transporte aéreo y los derechos de arrendamiento de las actividades comerciales no aeronáuticas complementarias.

3.3.1. Campo Aéreo:

Las rentas correspondientes a las instalaciones dentro del campo aéreo se ajustarán al valor de mercado, el cual corresponde a un promedio que se utiliza por este servicio en aeropuertos similares al AIJS. El importe a pagar por estos servicios se determinará por metro cuadrado de ocupación efectiva y su cobro se realizará mensualmente. Entre dichas rentas, se incluirán, como mínimo, las siguientes:

- i) Hangares y Talleres
- ii) Oficinas
- iii) Rampa abierta
- iv) Otros concesionarios

El cobro de tarifas y rentas bases para el uso de espacios en el AIJS no deroga el derecho de la Administración de cobrar derechos y tarifas adicionales a los prestatarios de servicios comerciales, como se establece en los contratos correspondientes y de acuerdo con las normas establecidas por la OACI en el Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos. Estos derechos podrán ser cubiertos por el elemento fijo o variable de los derechos comerciales. Dichos derechos serán establecidos por el Gestor, previa aprobación del CETAC y serán considerados Ingresos Distribuibles.

3.3.2. Tarifas de las Terminales

3.3.2.1. Uso de Instalaciones

Las tarifas aplicables al uso de áreas dentro de los edificios terminales dependerán de los metros cuadrados efectivamente utilizados y su cobro se realizará mensualmente. Al menos los siguientes derechos de arrendamiento deberán fijarse anualmente en el pliego tarifario presentado al CETAC:

- a. Mostradores de aerolíneas y actividades conexas, la cual dependerá del área efectivamente utilizada y/o el número de pasajeros.
- b. Salas de abordaje y áreas de circulación, cuyo importe se calculará anticipadamente en función del volumen de pasajeros efectivamente transportados durante el año anterior por las aerolíneas que presten servicios en el AIJS y del número de metros cuadrados establecido en el Plan de Distribución de Áreas para estos propósitos. El monto se ajustará al finalizar el año calendario con base en la cantidad de pasajeros efectivamente transportados durante dicho periodo.
- c. Áreas de arribo y salida de maletas, cuyo importe se calculará utilizando la misma metodología aplicada a las salas de abordaje.

- d. Oficinas de aerolíneas y actividades conexas, cuya tasa por arrendamiento de oficinas y actividades conexas se calculará en función de la cantidad de metros cuadrados designados utilizados.
- e. Clubes de aerolíneas, cuya tasa por arrendamiento se calculará en función de la cantidad de metros cuadrados utilizados.
- f. Soporte operacional y electromecánico, cuya tasa se calculará con base en la misma metodología aplicable a las salas de abordaje.
- g. Concesionarios comerciales, cuya tasa por arrendamiento de locales para concesionarios y actividades conexas se calculará en función de la cantidad de metros cuadrados designados en el Plan de Distribución de Áreas.

Las áreas efectivamente asignadas a las actividades anteriormente designadas deberán estar identificadas en el Plan de Distribución de Áreas presentado anualmente al CETAC por el Gestor.

De conformidad con el MPF, la metodología para la fijación de las rentas de espacios en las terminales será la metodología compensatoria, que permite recobrar los costos relacionados con los gastos de las aerolíneas y concesionarios por las facilidades utilizadas u ocupadas por ellas y permite al administrador maximizar los ingresos no aeronáuticos. Las rentas o alquileres se basan en los costos operativos anuales y en la amortización de las inversiones de capital, una vez realizadas, incluyendo los requerimientos de retorno, reservas y otros costos.

Para efectuar los cálculos correspondientes a las aerolíneas, será necesario determinar lo siguiente:

1. Área total, definida por centro de costo y expresado en metros cuadrados
2. Área total que puede ser rentada, en metros cuadrados.
3. Área rentable por las aerolíneas y el área efectiva rentable por las aerolíneas en metros cuadrados, así como el área rentable por concesionarios y el área efectiva rentable por los concesionarios.
4. Costos anuales de mantenimiento y operaciones asignados al centro de costo (terminales, campo aéreo, lado terrestre).
5. Costos anuales de amortización y repago del capital y los costos asociados con los fondos de reservas.

Basado en esta información, se procederá a utilizar la siguiente fórmula para determinar la renta básica, de conformidad con el MPF y de acuerdo con el siguiente detalle:

$$T_{exp} = P_{o\&m} + P(\text{capex})$$

$$A_{perc} = A_{espacio} / T_{espacio}$$

$$C_{perc} = C_{espacio} / T_{espacio}$$

$$A_{exp} = T_{exp} * A_{perc}$$

$$C_{exp} = T_{exp} * C_{perc}$$

$$R_{base} = A_{exp} / A_{espacio}$$

$$RC_{base} = C_{exp} / C_{espacio}$$

donde,

- a) $P_{o\&m}$ es el presupuesto anual de operación y mantenimiento del centro de costo (no cobrado por otras tarifas). Para efectos de ajustes futuros, se podrá fijar el $P_{o\&m}$ utilizando la fórmula: $P_{o\&m}^{nuevo} = P_{o\&m}^{vigente} + (1+i-X)$, donde : $P_{o\&m}^{nuevo}$ es el precio tope de los costos de operación y mantenimiento del centro de costo, $P_{o\&m}^{vigente}$ es el $P_{o\&m}$ del año anterior, i es el índice inflacionario aplicable y el X es el factor de eficiencia aprobada por la ARESEP y ajustado por los indicadores de la calidad de los servicios prestados en el centro de costo correspondiente. Cuando no existe un factor de X , se ajustará el $P_{o\&m}$ basado en el principio de costos.
- b) $P(\text{capex})$ es el costo anual del repago de inversiones de capital en el centro de costo, asumiendo un financiamiento de 100%, y los costos de reservas asociados con el centro de costo, debidamente aprobadas por el CETAC.
- c) T_{exp} es la recuperación de los gastos totales del centro de costo (sea de las terminales, lado terrestre o campo aéreo)
- d) $A_{espacio}$ es el espacio a rentar por las aerolíneas
- e) $C_{espacio}$ es el espacio a rentar por los concesionarios del centro de costo
- f) $T_{espacio}$ es el espacio total a alquilar en el centro de costo
- g) A_{perc} es el porcentaje de espacio rentable por las aerolíneas
- h) C_{perc} es el porcentaje de espacio rentable por los concesionarios del centro de costo
- i) A_{exp} es la contribución de las aerolíneas en los gastos totales del centro de costo
- j) C_{exp} es la contribución de los concesionarios en los gastos totales del centro de costo
- k) A_{eff} es el espacio efectivo para las aerolíneas
- l) C_{eff} es el espacio efectivo para los concesionarios
- m) R_{base} es la renta base por metro cuadrado cobrada a aerolíneas
- n) RC_{base} es la renta base por metro cuadrado cobrada a concesionarios

En la fijación de rentas de espacios en las terminales del AIJS, se aplicará una ponderación de rentas basada en un premio o descuento, dependiendo de las características del espacio a utilizar. En la elaboración del pliego tarifario, el Gestor indicará los premios y descuentos a distintas áreas, de conformidad con el Plan de Distribución de Áreas debidamente aprobado por el CETAC. El Gestor deberá aplicar primas de rentas a los espacios más valiosos del aeropuerto.

3.3.2.2. Servicios Comerciales

Las tarifas aplicables a las actividades comerciales deberán permitir la recuperación de todos los costos atribuibles a estas áreas y asegurar que produzcan un nivel de utilidades adecuado. Además de las tarifas generadas por el uso de las instalaciones aeroportuarias, el Gestor deberá cobrar derechos y tarifas adicionales a los servicios comerciales, como se establecerá en los contratos correspondientes. Estos derechos podrán ser cubiertos por

un elemento fijo o variable de los derechos del acuerdo comercial y serán considerados como Ingresos Distribuibles. La siguiente tabla establece los derechos mínimos de los servicios comerciales:

Actividad Comercial	Derechos Comerciales Mínimos a Compartir
a.) Comida y Bebida	10% de ingresos brutos
b.) Tiendas Comerciales	10% de ingresos brutos
c.) Anuncios y Publicidad	\$0.0515 por pasajero abordado
d.) Bancos y Servicios Financieros	\$250 (prima por m ² por año sobre la renta base)
e.) Otras actividades comerciales	4% de ingresos brutos
f.) Alquiler de Automóviles (rent-a-car)	12% de ingresos brutos
g.) Ventas de Tiendas Libre de Impuestos	20% de los ingresos netos
h.) Parqueo de Automóviles	100% de los ingresos brutos

El Gestor deberá establecer a satisfacción del CETAC los procedimientos contables y de auditoría necesarios para supervisar las cifras de negocios y asegurar que en los subcontratos que llegare a suscribir incluirá las cláusulas que hagan posible dicha supervisión por parte del CETAC.

El Gestor garantiza que el monto de los ingresos generados por las actividades comerciales desarrolladas en las terminales del AIJS será, como mínimo, el estipulado en los respectivos contratos. No obstante ello, en caso de que el Gestor llegue a acuerdos en donde se establezcan porcentajes o derechos mayores a los establecidos aquí, el Gestor estará obligado a compartir todos los ingresos que generen esos porcentajes o derechos mayores.

En el Plan Comercial presentado para la aprobación del CETAC, el Gestor indicará el elemento fijo y el elemento variable para cada actividad comercial, así como las propuestas de cobro que mejor satisfagan los intereses del Gestor y del CETAC.

3.3.2.3. Otras Tarifas y Cargos relacionadas con las Terminales

- a) Tasa de Seguridad: La tasa de seguridad por pasajero, internacional o doméstico, que arriban y salen por los aeropuertos, permanecerá inalterada, excepto por el incremento correspondiente al ajuste inflacionario. El Gestor deberá realizar anualmente los cálculos requeridos para dichas tarifas e incluirlas en el pliego tarifario presentado al CETAC.
- b) Derechos de la Terminal: El impuesto de salida comprende dentro de su monto una parte que corresponde a los derechos aeroportuarios. De conformidad con la cláusula 5.37 del Manual sobre los Aspectos Económicos de los Aeropuertos, de la OACI, el impuesto recaudado por el Gobierno como concepto del impuesto de salida también tienen otros fines ajenos a las operaciones aeroportuarias, aún cuando se recaudan al mismo tiempo que los derechos aeroportuarios por concepto de servicios a los pasajeros. El Gestor únicamente tendrá el derecho a los ingresos relacionados a los

derechos aeroportuarios, de conformidad con los procedimientos de transferencia establecidas entre el Banco Central y el CETAC.

3.3.3. Tarifas del Lado Terrestre

Las oficinas de aerolíneas, agencias de carga, actividades conexas y otros concesionarios que alquilen instalaciones en el lado terrestre del AIJS, pagarán las tasas por metro cuadrado correspondientes al uso efectivo de las áreas autorizadas por el CETAC mediante acuerdo formal y debidamente legalizado. El cobro correspondiente a los usuarios se realizará mensualmente. Entre otras tarifas, el Gestor deberá establecer anualmente las siguientes:

- i) Oficinas de Aerolíneas, Agencias de Carga y actividades conexas
- ii) Concesionarios Comerciales y Otros
- iii) Terrenos arrendados

El cobro de tarifas y rentas bases para el uso de espacios en el lado terrestre del AIJS no deroga el derecho de la Administración de cobrar derechos y tarifas adicionales a los concesionarios comerciales, como se establece en los contratos correspondientes y de acuerdo con las normas establecidas por la OACI en su Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos. Estos derechos podrán ser cubiertos por el elemento fijo o variable de los derechos de una concesión y serán considerados como Ingresos Distribuibles.

3.4. Tarifas Vigentes a la Fecha de Firma del Contrato

Las tarifas publicadas por el CETAC y vigentes a la Fecha de Firma del Contrato se detallan a continuación:

	Concepto	Unidad de Medida	Periodicidad	US\$
1	CAMPO AEREO			
1.1	Concesionarios uso (renta) instalaciones y áreas			
	Hangares y talleres	m ²	Mensual	2.00
	Oficinas	m ²	Mensual	2.50
	Rampa abierta	m ²	Mensual	1.80
	Otros	m ²	Mensual	2.00
2	TERMINALES			
2.1	Concesionarios uso (renta) instalaciones y áreas			
	Mostradores de aerolíneas y act. Conexas	m ²	Mensual	13.00
	Salas de abordaje y áreas de circulación	m ²	Mensual	4.00
	Areas de arribo y salida de maletas	m ²	Mensual	4.00
	Oficinas de aerolíneas, act. conexas y clubes	m ²	Mensual	8.00
	Soporte operacional y soporte electromecánico	m ²	Mensual	4.00
	Concesionarios comerciales	m ²	Mensual	8.50
	Servicios financieros y similares	m ²	Mensual	8.50
2.2	Seguridad			
	Pasajeros vuelos internacionales	Pax entrada/salida	Mensual	1.03
	Pasajeros vuelos domésticos	Pax entrada/salida	Mensual	0.52
3	LADO TERRESTRE			
3.1	Concesionarios uso (renta) instalaciones y áreas			
	Oficinas Aerolíneas, agenc. de carga act. conexas.	m ²	Mensual	7.00
	Concesiones comerciales	m ²	Mensual	8.50
	Otros concesionarios	m ²	Mensual	8.50
	Terrenos arrendados	m ²	Mensual	2.50

4. Procedimientos para los Ajustes Tarifarios

4.1. Disposiciones Generales

Cada año, y como parte del Plan Anual del Gestor, éste presentará para el análisis del Organo Fiscalizador las tarifas propuestas para el siguiente año, debidamente justificadas. En su solicitud, el Gestor deberá separar aquellas tarifas que corresponde regular y fijar al CETAC de las que corresponde regular y fijar a la ARESEP. Para estos efectos, la solicitud deberá cumplir con todos los requisitos legales y reglamentarios exigidos en el procedimiento ordinario para fijar tarifas, debiendo venir acompañada del estudio técnico con la información de respaldo exigido para cada caso. En su elaboración, el Gestor deberá considerar y regirse por las políticas o criterios aplicables de la OACI (Manual de Aspectos Económicos), incluyendo su disposición de reunirse con representantes de los usuarios y demás organizaciones interesadas, si éstas así lo solicitan, y consultar previamente con las aerolíneas. La propuesta del Gestor incluirá, sujeto a los términos de este Contrato, el programa de amortización de las inversiones reales efectuadas (P(capex)), y cuando sea procedente, incluirá la revisión propuesta para la amortización de dichas inversiones con el fin de mejorar la competitividad tarifaria, de conformidad con el apartado 16.4.2 del Contrato. El Órgano Fiscalizador evaluará dicha propuesta y, en un plazo máximo de diez días hábiles, la presentará al CETAC con sus recomendaciones y observaciones. Una vez recibida del Organo Fiscalizador, el CETAC tendrá un plazo de quince días hábiles para aprobar o rechazar dicha propuesta. En el caso de rechazar la propuesta, el CETAC tendrá un plazo de cinco días hábiles para notificar al Gestor las razones de su rechazo, con fundamento en el Contrato. De conformidad con los términos del Cartel y el Contrato, el CETAC deberá aprobar la propuesta tarifaria cuándo se comprueba la aplicación correcta de la metodología tarifaria establecida en este Contrato, incluyendo la verificación de los cálculos del P(capex), el factor de inflación, el Factor X y cualquier otro elemento establecido en este Apéndice.

En el caso de que se apruebe la propuesta del Gestor de las tarifas por servicios aeronáuticos, el CETAC procederá, en un plazo no mayor que cinco días hábiles, a enviar el nuevo pliego tarifario a la ARESEP para el trámite de su aprobación definitiva, con el estudio técnico y la información de respaldo preparada por el Gestor y aprobada por el CETAC. Será responsabilidad del Gestor que tanto el estudio técnico como la información de respaldo esté completa y cumpla con todos los requisitos exigidos por la ARESEP. Asimismo, el Gestor será responsable de dar seguimiento a la tramitación de la solicitud ante la ARESEP y de suplir cualquier aclaración o información adicional que sea requerida por la ARESEP a través del CETAC, para lo cual éste último le prestará toda la cooperación que sea de su competencia y esté a su alcance. En el caso de tarifas de servicios no aeronáuticos, una vez aprobadas, el CETAC tendrá un plazo

máximo de cinco días hábiles para remitir al Poder Ejecutivo el nuevo pliego tarifario para su publicación.

Si se determina que un ajuste en las Tarifas es procedente de conformidad con la metodología establecida en este Apéndice, pero el Gestor considere que la aplicación estricta de tal ajuste puede afectar negativa y substancialmente la actividad aeronáutica del país o la competitividad del AIJS, entonces el Gestor podrá recomendar la aplicación de los mecanismos establecidos en el apartado 16.4.2 del Contrato. Si el CETAC rechazara la solicitud del Gestor de aplicar los mecanismos establecidos en el apartado 16.4.2, el CETAC procederá de conformidad con los procedimientos establecidos en el apartado 16.2.1 de aplicar los ajustes procedentes.

4.2. Información Requerida por el CETAC

Aparte de cualquier otra información que sea necesaria para cumplir con los trámites y requisitos de la ARESEP, en la petición tarifaria el Gestor deberá incluir lo siguiente:

- a) Los ingresos desglosados por centros de costos e ingresos, así como en categorías de ingresos.
- b) En los estados financieros, se deberán individualizar los ingresos de explotación, desglosados en ingresos por pasajero embarcados, ingresos por servicios aeronáuticos, no aeronáuticos, comerciales e ingresos por servicios en la terminal de carga. Los costos deberán estar desglosados en costos de operación, costos de conservación y mantenimiento y otros costos. Estos costos se refieren a los costos originados en la prestación de los servicios descritos en este cartel.
- c) Los costos de operación y mantenimiento, desglosados en costos de operación, costos de mantenimiento y otros, detallados por centro de costos.
- d) Tipo de deudas (monedas, plazos, interés, tabla de amortización)
- e) Garantías que haya otorgado sobre las acciones de la sociedad, sobre pagos comprometidos o sobre los ingresos de la sociedad, el nombre y domicilio de los acreedores prendarios, etc. Asimismo, deberá hacer entrega de dos copias certificadas de los documentos de constitución de dichas garantías. Esta información deberá aportarse siempre y cuando existan cambios en relación con los años precedentes.
- f) Inversión en la construcción de obras, indicando por separado el monto correspondiente a las inversiones en el campo aéreo, los terminales de pasajeros, el campo terrestre y la terminal de carga. Asimismo, se deben especificar los detalles de la inversión real, de acuerdo con el proyecto respectivo.
- g) Constancia de los montos correspondientes a reservas establecidas y aprobadas por el CETAC.

- h) Constancia de los cálculos del P(capex), según las disposiciones de este Contrato.
- i) Constancia de la razón de cobertura de deuda.
- j) El factor X aplicable para la fijación de tarifas, ajustado por el premio o descuento de calidad de servicio.
- k) La inflación en dólares de los Estados Unidos de América. El índice inflacionario será el promedio aritmético de los valores del Índice de Precios al Productor (excluyendo productos agrícolas) y el Índice de Precios al Consumidor, según publicación en las Estadísticas Financieras Internacionales o en cualquier otra publicación del Fondo Monetario Internacional, el día de, o la última fecha de publicación.
- l) Descripción de los servicios que se prestan en el AIJS identificando aquellos servicios que presta el Gestor directamente y aquellos que no. Ingresos totales percibidos por los servicios comerciales y su desglose por cada uno de ellos. Dicha descripción deberá también indicar los términos económicos-financieros acordados con terceros en la prestación de dichos servicios.
- m) Tarifas históricas de los servicios aeronáuticos, no-aeronáuticos, comerciales y rentas, así como las propuestas, indicando la magnitud del ajuste.
- n) Resumen de la información mensual de reclamos presentados por los usuarios. Dicha información deberá ser complementada con información estadística agregada sobre los reclamos y referirse a la efectividad de las soluciones acordadas.
- o) Número y monto de las multas en el período.
- p) Medidas preventivas y otras medidas adoptadas que mejoren la calidad del servicio.
- q) Indicadores de gestión.
- r) Información anual de evaluación en la calidad de la gestión y operación del AIJS, incluyendo la encuesta de usuarios.
- s) Cualquiera información adicional solicitada por el Órgano Fiscalizador y/o el CETAC.

La información anteriormente citada deberá estar presentada como parte del Plan Anual de Trabajo del Gestor.

4.3. Revisión Excepcional de los Precios Topes

4.3.1. Revisión excepcional de los precios tope. Los precios tope son un precio firme, de conformidad con los términos de este Contrato. Sin embargo, el Gestor podrá someter a la consideración del CETAC la revisión de los precios topes, si ocurre alguno o algunos de los supuestos citados en el artículo 16.3 de este Contrato, en el tanto dicha situación no haya sido causada directa o indirectamente por el Gestor, esté fuera de su control y se demuestre la existencia de un impacto substancial sobre la capacidad de recuperación razonable de los Costos del Gestor y que no corresponde a riesgos comerciales normales. Para la

revisión, el CETAC utilizará la metodología de tarifas establecida y el Modelo de Proyecciones Financieras. En su caso, los nuevos precios deberán someterse a la revisión y aprobación de ARESEP de previo a su implementación.

4.3.2. Consideración de solicitud de modificación de los precios tope. El CETAC tendrá un plazo de treinta (30) días a partir de la recepción de tal Solicitud de Modificación Excepcional para examinar la solicitud, decidir sobre su procedencia y, si fuera del caso, presentarla ante la ARESEP para su consideración. El acto mediante el cual el CETAC rechace la solicitud de Gestor deberá motivarse debidamente.

4.3.3. Si la ARESEP y/o el CETAC determinan que un ajuste en los Precios Tope es procedente de conformidad con los apartados 16.3.1.y 16.3.2 del Contrato, el ajuste procedente del Precio Tope será aplicado a los ajustes tarifarios de conformidad con los procedimientos y disposiciones establecidos en el apartado 16.2.1 y en este Apéndice.

4.4. Compromiso de las Partes relacionado a las Tarifas Aeronáuticas

De conformidad con la sección 7.D de la oferta, el Gestor se compromete a minimizar el impacto financiero de las Mejoras en las tarifas aeronáuticas y a minimizar la dependencia del ingreso aeronáutico como porcentaje de todos los ingresos del Aeropuerto. A este fin, el Gestor ratifica expresamente esta obligación.

Las partes se comprometen al desarrollo de una estrategia tarifaria mutua con el fin de minimizar la volatilidad de los niveles de las tarifas aeronáuticas derivadas de la utilización de la metodología precio tope. De esta manera, el Gestor y el CETAC se comprometen a buscar soluciones innovadores y eficientes para asegurar que el AIJS cuenta con un nivel de tarifas competitivo, incluyendo, entre otros, los mecanismos establecidos en el apartado 16.4.2 del Contrato.