Signatory of:
PRI Principles for Responsible Investment

FIBRAeMX Transporte

Presentación a Inversionistas



Febrero, 2023

Excluyente de responsabilidad

El La información contenida en esta presentación ha sido elaborada por Fibra Infraestructura y Energía México, S.A. de C.V. (“Fibra Infra”) sus asesores, subsidiarias o afiliadas. Esta presentación es para fines meramente informativos y no constituye ni forma parte de una oferta, ni de una invitación, ni de un requerimiento de oferta, para suscribir o comprar valores, ni constituye los términos y condiciones, en todo o en parte, para la celebración de cualquier contrato o compromiso de cualquier tipo. En concreto, esta presentación no constituye un prospecto de colocación, folleto de oferta o documento equivalente. Ni esta presentación ni nada de lo que en ella se contiene podrá constituir la base de ningún contrato o compromiso de ningún tipo. Los destinatarios de esta presentación no deben interpretar el contenido de este resumen como asesoramiento jurídico, fiscal o de inversión, y deben llevar a cabo su propio análisis y consultar a sus asesores al respecto.

La información contenida en esta presentación incluye estimaciones y análisis subjetivos, así como juicios de valor. No se hace declaración alguna respecto a la precisión, suficiencia, veracidad o exactitud de la información y opiniones aquí contenidas, de los estimados o proyecciones, de que todos los supuestos relacionados con dichos estimados o proyecciones hayan sido considerados o declarados o que dichas proyecciones se materializarán. Ni Fibra Infra, ni sus subsidiarias, afiliadas, asesores financieros, asesores legales, consejeros o representantes responderán (ni por negligencia ni por cualquier otro motivo) de daño o perjuicio alguno derivado de o relacionado con el uso de esta presentación o su contenido, o que de manera alguna se relacione con esta presentación. Ni Fibra Infra, ni sus respectivas subsidiarias, afiliadas, asesores financieros, asesores legales, consejeros o representantes, asumen responsabilidad alguna en relación con la información aquí contendida, incluyendo, sin limitación cualquier declaración, expresa o implícita, u omisiones contenidas en dicha información.

Cualquier persona que reciba esta presentación, al momento de recibirla, reconoce y acepta que la información aquí contenida es para fines informativos únicamente, y la misma no cubre, ni pretende cubrir, todo lo que se requiere para evaluar una inversión, que no basará su decisión de adquirir o vender valores, llevar a cabo cualquier inversión, tomar decisiones de inversión o recomendar una inversión a terceros, con base en la información aquí contenida, y dicha persona renuncia a cualquier derecho que pudiera tener en relación con la información incluida en esta presentación.

Esta presentación podría contener declaraciones que constituyen declaraciones sobre hechos futuros. Este tipo de declaraciones incluyen descripciones referentes a las intenciones, creencias o expectativas a la presente fecha y pueden reconocerse por el uso de palabras tales como “espera”, “planea”, “estima”, “proyecta”, “anticipa”, o palabras o expresiones con un significado similar. Dichas declaraciones sobre hechos futuros no son garantía de desempeño futuro e implican riesgos e incertidumbres y los resultados que efectivamente se obtengan pueden diferir de aquellos contenidos en las declaraciones sobre hechos futuros como resultado de diversos factores. Por su propia naturaleza, las declaraciones con respecto a hechos futuros conllevan riesgos e incertidumbres de carácter tanto general como específico y es posible que las predicciones, pronósticos, proyecciones y demás declaraciones con respecto al futuro no se cumplan. Se advierte a los receptores del presente documento que existen diversos factores que podrían ocasionar que los resultados reales difieran en forma significativa de los planes, objetivos, expectativas, estimaciones e intenciones manifestadas de manera expresa o implícita en las declaraciones con respecto a hechos futuros. En caso de que se materialice uno o más de cualquiera de los riesgos o factores inciertos antes descritos, o de que las presunciones en que se basan las declaraciones con respecto al futuro resulten incorrectas, los resultados reales podrían diferir de manera adversa y significativa de los resultados previstos, esperados, estimados, pronosticados o deseados. Ni Fibra Infra, ni sus respectivas subsidiarias, afiliadas, asesores financieros, asesores legales, consejeros o representantes, asumen responsabilidad ni obligación alguna de actualizar dichas declaraciones de hechos futuros ni el contenido de esta presentación en caso de que se adquiera nueva información u ocurran nuevos hechos o acontecimientos que pudieran modificarlos. Asimismo, se advierte que de tiempo en tiempo, pueden surgir factores adicionales que afecten las actividades Fibra Infra y no es imposible predecir la totalidad de dichos factores, evaluar sus posibles efectos sobre sus operaciones o determinar la medida en que un determinado factor o una determinada serie de factores podrían ocasionar que los resultados reales difieran en forma adversa y significativa de los expresados en las declaraciones con respecto al futuro.

Las personas que reciban el presente documento no deben depositar excesiva confianza en estas estimaciones, ya que son inherentemente inciertas. Las proyecciones incluidas en la presente han sido proporcionadas a efecto de ayudar al lector, pero no deberán ser consideradas como una declaración respecto a los resultados financieros futuros.

Esta presentación podría incluir (i) un análisis comparativo de rendimientos hipotéticos; y (ii) una descripción de ciertos términos y condiciones considerados como comunes en los proyectos de ciertos subsectores de infraestructura, ambos realizados por el Fibra Infra y sus asesores financieros. Es importante que el receptor consulte a sus propios asesores financieros y legales.

Nota: Se advierte que existen diversos factores que podrían ocasionar que los resultados reales difieran en forma significativa de las estimaciones e intenciones manifestadas en la presente diapositiva. La presente diapositiva es solo una estimación o proyección que deriva de un ejercicio matemático entre muchos otros ejercicios matemáticos que cualquier persona puede desarrollar utilizando la información contenida en fuentes públicas y/o de cualquier fuente que dicha persona considere adecuada y que ha sido elaborado únicamente con la finalidad de proporcionar una estimación al lector. Este ejercicio matemático dependiendo de su construcción y/o de la información con la cual se les alimente, podría diferir y/o arrojar conclusiones materialmente diferentes a las que aquí se exponen. Como toda estimación, proyección o ejercicio de esta naturaleza, lo incluido en la presente diapositiva arroja conclusiones que reflejan supuestos y expectativas de carácter subjetivo de quien los utiliza, las cuales pueden diferir, y muchas veces difieren materialmente de los resultados reales. No se puede garantizar ni tener certeza de que dichos supuestos o expectativas efectivamente se materializarán por múltiples factores, incluyendo fluctuaciones monetarias, tasas de interés, actividad económica, entorno político y condiciones de mercado. La presente diapositiva no ha sido verificada de forma independiente y no hay garantía alguna respecto de su utilidad o la de los cálculos que realiza y/o las conclusiones que arroje sean correctos.



Contenido

1 **Resumen de la Transacción** 4
- Resumen Ejecutivo 5

2 **Estrategia de Inversión** 6
- Filosofía de Inversión 7

3 **FIBRAeMX** 10
- 3.1. Diseño del Vehículo 11
- 3.2. Plataforma FIBRAeMx 16
- 3.3. Portafolio de Alta Calidad con *Track-record* Probado 20
- 3.4. Flujos de Largo Plazo Crecientes y Contractualmente Inflacionados 25
- 3.5. Atractivos de la Inversión 28

4 **Anexos** 30
- Entorno Macroeconómico y Sector de Infraestructura de Transporte en México 32
- Descripción de los Activos
- Beneficios de FIBRAeMX 37
- Información de Contacto 46
48

1 Resumen de la Transacción

Resumen Ejecutivo

1 Diseño de la Estructura



2 Oportunidad de Inversión

- Flujos diversificados de **largo plazo** crecientes y contractualmente **inflacionados**
- **Retornos** y *yields* **atractivos** con potenciales *upsides* identificados
- CT[2] con **mayoría de independiente** de ***experiencia*** **complementaria y** soportado por **comités especializados**

3 Portafolio con *Track-record* Probado

Ingresos MXN1,571[3] mm | EBITDA Ajustado[4] MXN1,293 mm

14 tramos | 1,008 kilómetros

Aportación OVT

MAYAB TUCA
24.01%
ICASAL LIPSA

Adquisición Maroma

acsa 15%
coinsan 85%
acomex 15%

Diversificación por ubicación, operador y *drivers* de demanda

4 Plataforma Competitiva y Alineada

coconal

- Segundo operador privado de carreteras en el país
- + 70 años de experiencia
- ~6,281 km de construcción, modernización y rehabilitación de carreteras

CKD IM

- 1er vehículo enfocado en activos estabilizados con una visión de largo plazo
- Vehículo anualmente evaluado bajo la metodología UN-PRI
- 13 activos en distintos subsectores de infraestructura y energía
- Plataforma Local de Referencia para los principales participantes del mercado

Notas: 1) "IM" significa Infraestructura México. 2) Comité Técnico. 3) Fuente: Estados Financieros de las Concesiones. Ingresos 2022, considerando EEFF 2022 internos no-auditados. El valor esta multiplicado por % de participación de los activo en FIBRAeMX. 4) EBITDA Ajustado del 2022 excluyendo mantenimiento mayor, considerando EEFF 2022 internos no-auditados.

2 Estrategia de Inversión

Filosofía de Inversión

Visión Estratégica: Construir un portafolio de activos de transporte con enfoque de **largo plazo** que genere **flujos estables** y de **alta calidad**

Diseño del Vehículo

- Convicción en adherirnos a las **mejores prácticas de gobierno corporativo** y **liderazgo en ASG**
- **Alineación de intereses** entre todos los involucrados claves como pilar de creación de valor
- Generar condiciones necesarias para lograr **liquidez** y **escala** (p.e. *acquisition facility*) en el mercado
- **Flexibilidad** y **capacidad** de reacción para capturar oportunidades en el mercado

Valor Agregado

- Generar un nivel de **especialización** superior al mercado que resulte en las mejores decisiones de inversión y gestión de activos
- Invertir solo en transacciones que nos permitan **agregar valor operativo y/o financiero** a través de una **participación activa** en el gobierno corporativo
- Asegurar el ***know-how*** y ***know-who*** necesario para alcanzar la mejor relación de retornos ajustados a riesgo
- Estructurar **asociaciones estratégicas** que potencien las fortalezas del vehículo

Gestión de Activos

- Gestión integral para poder **capitalizar sinergias** entre los mismos
- **Alto involucramiento** en la gestión del portafolio
- Evaluación anual bajo la metodología de **UN-PRI** con el objetivo de cumplir con las mejores prácticas en temas de **ASG**
- Comité de *Asset Management*, supervisando **estrategias de optimización** y **gestión activa de riesgos**

Filosofía de Inversión (cont')

Crecimiento de Calidad

- Buscar activamente oportunidades de **crecimiento orgánico** (i.e. desdoblamientos, extensiones, nuevos accesos). Generar nuevas oportunidades de inversión apalancándose en el **posicionamiento** de la plataforma
- Buscar **sociedades estratégicas** de **largo plazo** que nos ayuden a construir un ***pipeline* robusto**
- Capitalizar la **flexibilidad** y **escala** del vehículo para concretar adquisiciones de terceros
- Búsqueda de activos que **agregan valor** al portafolio en términos de **riesgo y retorno**, acompañado por proceso de inversión que ayude a **identificar** desde *underwriting*, los **potenciales *upsides*** para el vehículo

Potenciales Activos de Infraestructura del Transporte



Autopistas



Puertos



Vías Ferroviarias



Aeropuertos



Trenes Interurbanos



Sistema de Transporte Urbano Masivo

Enfoque del Administrador en activos de Infraestructura de Transporte

Proceso de inversión con **visión de portafolio** optimizando riesgo-retorno

Socios estratégicos con un **sólido posicionamiento** para concretar el crecimiento orgánico e inorgánico

3 FIBRAeMX

3.1 Diseño del Vehículo

FIBRAeMX

El equipo de FIBRAeMX **enfocado** en la administración del vehículo **apoyado por las capacidades de IM** así como del ***expertise* de las independientes**

Equipo ejecutivo con 50+ años de experiencia relevante

Miembros Comité Técnico con 100+ años de experiencia relevante

Consultores Senior con 100+ años de experiencia relevante

Administración, Operaciones, ASG



Nancy Villanueva

Equipo de Inversiones



Arturo Silva



Alex Fábrega[1]



Abraham Díaz Barriga



Luis Miguel Gutiérrez

Asesores Senior



Carlos Pérez



Paul Centeno



Wieckerth Guido



Emilio Yarto

Miembro no independiente[2]



Rodrigo Núñez
CEO

Miembros no independiente



Federico Gutiérrez
Presidente CT



Eduardo Ramos
CEO IM



Alicia Félix
CFO



Diana Martínez
Vicepresidenta



Melisa Paredes
Gerente de Admin y Operaciones



Jimena Pérez
Analista de Inversiones

Miembros independientes[3]



Cristina Massa
Legal-Regulatorio



Cecilia Turriago
PE – M&A-Bss Dev



Montserrat Ramiro
Governance

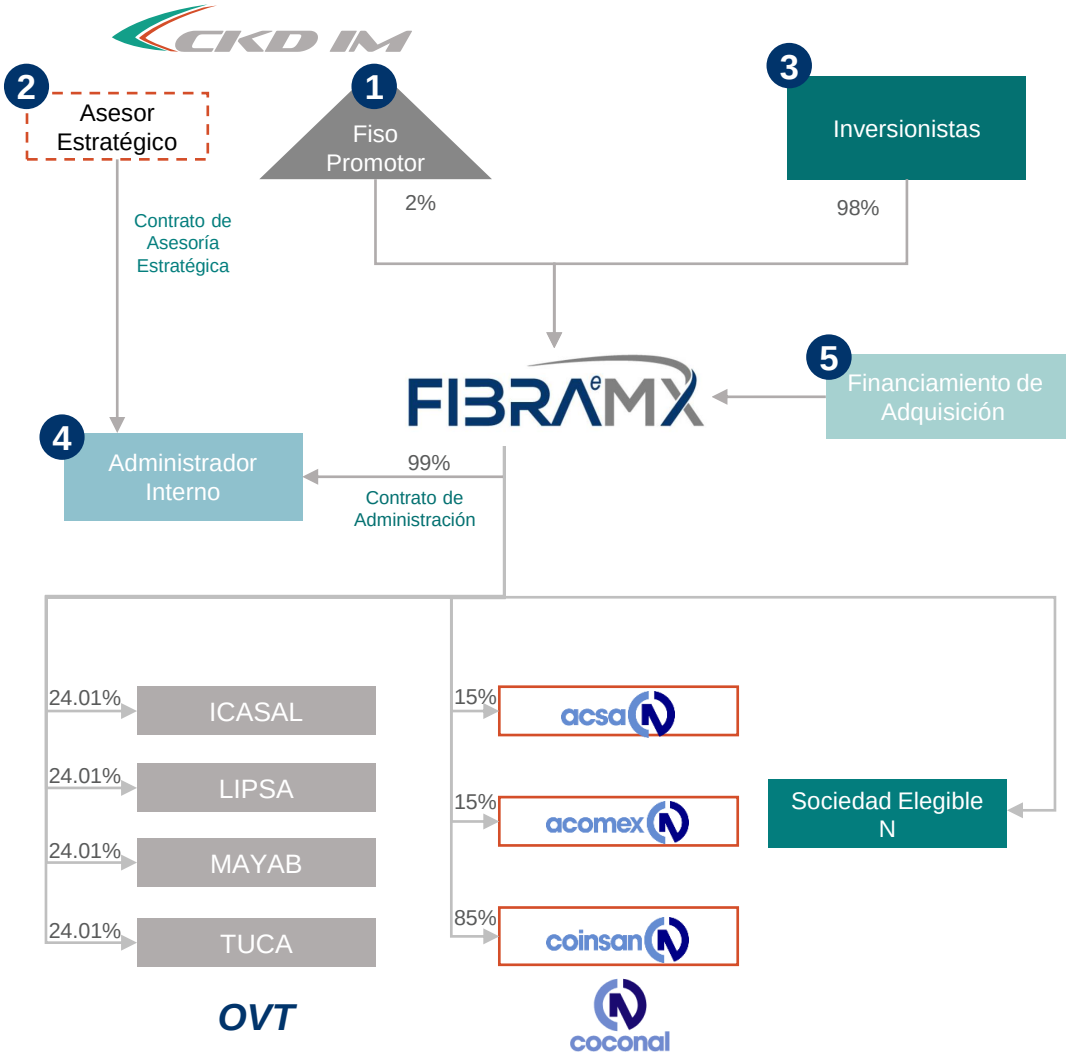
50% de los miembros del **Comité Técnico** y **80%** del equipo del Administrador se compone de **mujeres**

Comité Técnico

Notas: 1) Actualmente desempeñándose como CEO interino en una de las plataformas promovidas por IM. 2) La integración inicial de los miembros no independientes está sujeta al nombramiento de mínimo dos miembros independientes adicionales por la Asamblea de Tenedores; 3)Los miembros independientes son una propuesta sujeta a la aprobación de la Asamblea.

Estructura Corporativa

Diseño de la estructura orientada a alinear **los intereses** de los participantes, accesar a las **capacidades** necesarias para una **gestión eficaz**, así como mantener un **Gobierno Corporativo** robusto



1

- Estructuración y ejecución de la **transacción inicial**
- **Co-invierte 2%** en todas las inversiones del Vehículo
- **Alineado** a través de los incentivos de desempeño (*IDRs*)

2

- **Soporte estratégico** al Administrador Interno
- Apoyo en la **originación y ejecución**
- **Participa** en los **comités** de la FIBRAeMx
- Transferencia de **Procesos** y **Mejores Prácticas**
- **Costo incluido** en el presupuesto inicial del Administrador

3

- Beneficiario de las distribuciones del Vehículo
- Designación de miembros independientes en el CT

4

- **Supervisión** de los Activos / Participación en los Consejos
- Implementación de **Mejoras Operativas y Financieras**
- **Análisis** de Nuevas Inversiones
- Responsabilidades **Operativas, administrativas y de control**
- Presupuesto Inicial **de Mercado**: MXN 42.5mm

5

- **Agilidad** para nuevas adquisiciones
- **Optimización** de la **estructura de capital** del vehículo

Mejores Prácticas de Gobierno Corporativo

Toma de decisiones normadas y definidas por **comités independientes del Administrador** compuestos por ***expertise* relevante** y diverso para **optimizar el proceso de gestión**

Asamblea de Tenedores

- Cualquier tenedor que tenga conflicto de interés respecto de un asunto debe abstenerse tanto de discutir como de emitir su voto
- **Sin series con derechos corporativos especiales** ni fideicomisos de control

Comité Técnico

- Aprueba las **decisiones relevantes** (inversiones, votaciones estratégicas a nivel promovidas, evalúa el desempeño del Administrador)
- **Mayoría Independiente**; Inicialmente compuesto por 5 miembros, de los cuales 3 son independientes más los designados por inversionistas (1 por cada 10% de tenencia)

Comités dependientes del Comité Técnico

Comité de Inversión

- Recomendación sobre nuevas inversiones
- 3 Independientes

Comité de Prácticas

- Recomendaciones respecto al **gobierno corporativo y operaciones con partes relacionadas**
- 3 Independientes

Comité de Auditoría

- Revisión de **control interno**, EEFF y procedimientos de auditoría y cumplimiento
- 3 Independientes

Comité de Nominaciones

- Recomendaciones y confirmaciones de independencia de miembros del Comité Técnico
- Recomendación sobre **nuevas nominaciones** al Comité Técnico
- 3 Independientes

Gobierno Corporativo del Administrador Interno

✓ Consejo de Administración, Comité de Administración y Finanzas, Comité de Inversión y Riesgos, y Comité de *Asset Management*

ASG

Compromisos:

- Apoyaremos y seguiremos estándares internacionales para combatir el **cambio climático** y **estándares de reporteo**
- Entendemos la importancia del análisis y seguimiento a nivel sistémico, sabemos que podremos contribuir al **logro de los ODS**, por la propia naturaleza de los activos de infraestructura (**3**- Salud y Bienestar; **5**-Igualdad de género; **8**-Trabajo decente y crecimiento económico; **16**-Paz, justicia e instituciones sólidas)

Pilares Ambientales

- Impacto en biodiversidad
- Impacto en cambio climático
- Generación de residuos y contaminación
- Consumo y eficiencia energética

Pilares Sociales

- Licencia social
- Propiedad y derechos de grupos indígenas
- Salud, seguridad social y regulación laboral

Pilares de Gobierno Corporativo

- Anticorrupción y transparencia
- Estructura y derechos de accionistas
- Debidos procesos y administración de riesgos
- Comportamiento ético
- Igualdad de género

Pilares ASG

Stewardship / Relacionamiento con activos

Tesis de Inversión

Reporteo

Alcance

Procesos

Conflictos de Interés

Bajo la guía de una **Política de Inversión Responsable** que contendrá las variables clave materiales, analizando exhaustivamente estándares globales y las mejores prácticas de la industria

Estrategia: Incorporaremos elementos ASG a través de nuestras políticas y manuales



Queremos ser un actor preponderante para el **desarrollo sostenible** del país. Estamos convencidos que los proyectos que toman en cuenta el **impacto ambiental, social y de gobernanza** son más rentables y productivos

Incentivos Alineados con los Inversionistas

La **Coinversión** del Promotor, los ***IDR****s* y el presupuesto fijo del Administrador **Internalizado**, que **incluye el costo** del Asesor Estratégico, logran **alinear a todas las partes** con los Inversionistas de FIBRAeMX

Coinversión del 2%	*Incentive Distribution Rights*[1]	Presupuesto del Administrador Interno
▪ El Promotor coinvertirá 2% en **todo el portafolio** ▪ Los **CBFEs Serie B** (100% para el Promotor), le otorgan los derechos de *IDRs* conforme al fideicomiso, pero **ningún derecho corporativo adicional**	▪ El promotor tendrá derecho a recibir *IDRs* si se cumplen las siguientes condiciones: 1. MDMs por certificado para cada periodo de cálculo a **nivel portafolio** **2.** **TIR proyectada de IDRs** de 8.6% real ***3.*** ***Yield* mínimo** escalonado que va de 6% a 16.5% real (conforme al perfil de las inversiones) **4.** **Ajuste de inflación** de manera que no sea un factor para el pago del incentivo 5. Los MDMs de años previos se **acumulan** en caso de no haber sido cubiertos **6.** **Cap en las distribuciones**, no más del 18% de las distribuciones totales acumuladas pueden ser destinadas al pago de IDRs	▪ El Administrador Interno operara bajo un **presupuesto fijo**, que **incluye el costo del Asesor Estratégico,** anual de MXN42.5mm, ajustándose por inflación anualmente. ▪ Para incrementos adicionales se **requiere aprobación** por los miembros independientes de la Asamblea de Tenedores, previa recomendación del Comité de Nominaciones

Principios Clave de los incentivos

- El Administrador deberá emitir un **reporte de seguimiento de incentivos** 5 días después de la distribución de incentivos
- Los *IDRs* sólo se generarán por un excedente en el flujo libre de efectivo correspondiente al estipulado para cada año el cual asume un retorno objetivo[1]
- Pagados en **50% en efectivo y 50% en CBFEs Serie A**
- Mecanismo de para fijar precio de los CBFE a pagar; se tomará el **precio promedio de cierre de los últimos 180 días** para el cálculo de los Incentivos
- **5 años de Lock-up** escalonado para las distribuciones en CBFEs Serie A. Los primeros 3 años no se puede realizar enajenaciones o transmisiones, del 3er al 4° año el 40%, del 4° al 5° el 70% y del 5° en adelante del 100%

Umbrales para *IDRs*

Umbral	Distribución Anual	*IDR*
Primer Umbral	MDM*1.0 – MDM*1.1	15%
Segundo Umbral	MDM*1.1 – MDM*1.2	25%
Tercer Umbral	MDM*1.2 – MDM*1.3	35%
Cuarto Umbral	MDM*1.3 – MDM*1.4	40%
Quinto Umbral	MDM*1.4 – MDM*1.5	45%
Sexto Umbral	>MDM*1.5	50%

3.2 Plataforma FIBRAeMx

IM como Referente de Mercado

Apalancamiento de la Plataforma

- Capacidad de originación
- Equipo consolidado
- Ejecución de transacciones complejas
- Relación con sponsors y gobierno
- Experiencia Sectorial
- Gobierno Corporativo
- Procesos definidos
- Cumplimento regulatorio
- Liderazgo ASG

Aspectos Destacados

- 1er y mayor· # de serie de coinversión
- Mayor financiamiento a nivel CKD
- Mayor programa de cobertura con derivados

Conformación | 2015

Mayor monto levantado: MXN 19,126 y **comprometido**: MXN 22,652mm

Participación de 5 Institucionales Sofisticados

Inversión | 2016

4 autopistas en sociedad con ICA

Inversión | 2017

Red móvil mayorista con tecnología 4.5G

Consorcio con **Morgan Stanley, IFC,** entre otros

Inversión | 2018

Una de las autopistas con mayor ingreso del país

Consorcio con **IFM y CDPQ**

Inversión | 2018

Plataforma renovable más grande del país; 1.8 GW de capacidad repartidos en 8 activos

- 1er fondo de un mercado emergente en formar parte del *Advisory Board Global* -
- 1er fondo en ser parte del CCE (comisión de energía)

- Transacciones analizadas por ~US$25bn,
- Aprobado inversiones por ~US$2.5bn
- Ofertas vinculantes por ~US$1.9bn
- +40 transacciones de infra en *pipeline*

Mayab (OVT)
Principal corredor peninsular



Altán redes
+70% cobertura poblacional



Kino
3 solares: +3.5 M de celdas PV



5 eólicos: 280 turbinas



Conmex
263,000 ADT



Valor Agregado de IM como Asesor Estratégico

IM pondrá a disposición todas sus **capacidades de gestión alineándose al éxito** de FIBRAeMx

Originación	▪ Apoyar la **originación** y **estructuración** de **inversiones, financiamientos** y **sociedades estratégicas** ▪ Beneficiar al vehículo de su **conocimiento de mercado**
Estrategia y AM	▪ Respaldo en la elaboración e implementación de la **estrategia de negocios** ▪ Supervisión en la elaboración y monitoreo de los **planes de mejora** ▪ Construcción y seguimiento al modelo de **gestión de riesgo**
Implementación de Prácticas Corporativas	▪ **Construcción** de una Organización **Institucional**, Eficiente y Funcional ▪ Implementación de mejores prácticas operativas y factores ASG
Administración, Operaciones y Cumplimiento	▪ Apoyo en temas **legales, fiscales, técnicos y administrativos** ▪ Soporte en temas de **reporteo y cumplimiento**
Participación en Comités	▪ Participación en el gobierno corporativo mediante la **designación de miembros** no independientes

Credenciales IM

- IM es uno de los actores con **trayectoria más relevante** en el sector
- Estrategia proactiva de **acercamiento con la autoridad** e **instituciones relevantes** en los sectores de infra y energía
- **Manuales y políticas definidas** conforme a las mejores prácticas de la industria
- **Estructuración**, financiamientos, **levantamiento** de capital y **relación** con inversionistas
- Calificación más alta en LatAm de **PRI**

Integración de Coconal como Socio Operativo

Alinearnos con Coconal a través de su **porcentaje retenido** en cada uno de los proyectos. Se buscará obtener un gobierno corporativo con **derechos de minoría relevantes** y un **derecho de prioridad** sobre futuras transacciones con el objetivo de optimizar el valor de la sociedad para ambas partes

Descripción de Coconal

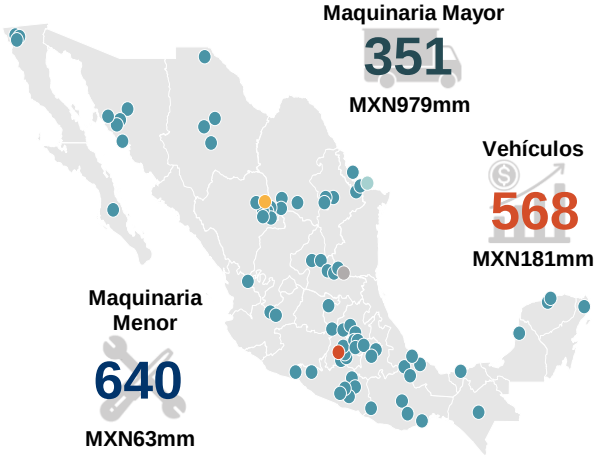
- **+70 proyectos** de construcción, operación, conservación y mantenimiento de infraestructura
- **O&M~960 km** de autopistas y carreteras, **2° operador con más kilómetros en México**
- **~74%** relacionados a la construcción y operación de **activos carreteros**
- Seis filiales, incluyendo TRANMACO (transportista), OPASA (operadora de autopistas) y OPAN (mantenimiento y operación)
- **Ingresos 2021: MXN 8,605 mm**
  - ~45% construcción, ~39% peaje y ~16% operación
- **ASG**: **programas sociales** en comunidades cercanas; **40%** de energía consumida generada por **renovables;** plantas de **tratamiento** de aguas residuales para reúso; fuerza laboral **local** y con metas **de diversidad de género**

Métricas Operativas

Autopistas y Carreteras	**6,821 km**	*Construcción, modernización y rehabilitación*
Puentes y Estructuras	**1,985**	*Unidades*
Aeropuertos	**181 km**	*Modernización y rehabilitación*
Obras Hidráulicas	**1,650 Ha**	*Distritos de riego*

Operadores	% de participación por km
IDEAL	18%
Coconal[1]	**16%**
ICA	11%
RCO	10%
Pinfra	9%
Hermes	7%
Omega	3%
Mota-Engil	3%
Aleatica	3%
IDEAL, ICA	3%
Otros	15%
TOTAL	**100%**

Presencia Geográfica



2° operador más importante en México

Valor Total Maquinaria: MXN1,223mm

Historia de Coconal

1950
Coconal se constituye

1957 - 1958
Carretera Escárcega-Villa Hermosa-Frontera

1961
Carretera México-Puebla, autopista de 27km

1962
Presa hidroeléctrica Malpaso, Chiapas

1975
Aeropuerto Internacional de Villahermosa

1990 - 1992
Autopista Torreón-Yerbanís-Durango, de 117km

1999 - 2002
Carretera Villa de Arriaga-Rioverde, de 103 + 76km

2003
Rehabilitación de autopista México-Cuernavaca

2004
Autopista Toluca-Zitácuaro de 81km

2007
Carretera Cuacnopalan-Oaxaca de 75km

2010
Ramal a Valle de Bravo, 26 + 6km

2020
- Libramiento Cd. Valles, SLP
- Se constituye OPAN, encargada de~350.8 km de las autopistas de cuota MRO del noreste

Fuentes: Información de Coconal y Proyectos México. Notas: 1) La operación de Coconal incluye el proyecto de Mantenimiento, Rehabilitación y Operación de los Caminos y Puentes Internacionales del Paquete Noreste.

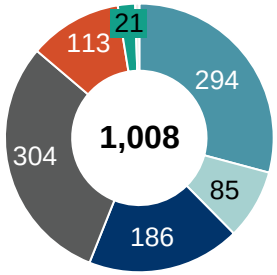
3.3 Portafolio de Alta Calidad con *Track Record* Probado

Portafolio Altamente Diversificado

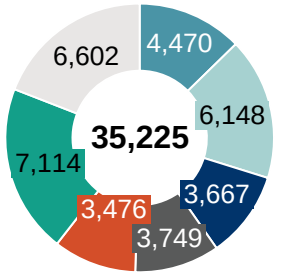
Principales métricas operativas y financieras[1] (2022)

- **14 Tramos en 7 Concesiones, 1,008 km**
- **+35,000 vehículos diarios (TPDA[2])**
- **~20 años en promedio de operación**
- **~26 años en promedio remanente**
- **EBITDA Ajustado consolidado MXN1,293mm[3] / Margen EBITDA Ajustado 82.3%**
- ***LTV* del portafolio ~32.7%[4] / Apalancamiento Neto 2.6x[5]**
- **Valor de los activos ~MXN7,000mm**
- **~3.0% de kms en construcción**

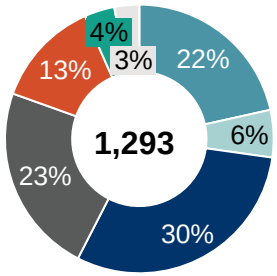
Longitud por Concesión (Km)



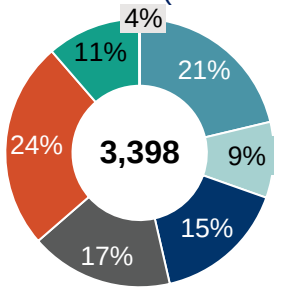
Vehículos diarios (TPDA)



EBITDA Ajustado[3] (MXN mm)

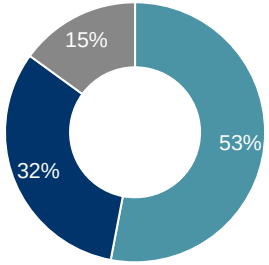


Deuda Neta (MXN mm)



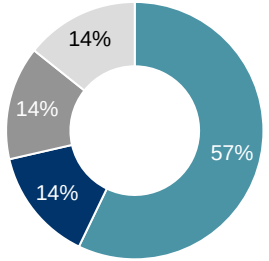
ACSA ACOMEX COINSAN MAYAB ICASAL LIPSA TUCA

Fundamentales de tráfico (demanda)



Suburbano y Turísmo Local
Industrial y comercial
Turismo Internacional

Otorgante de la concesión



Federal
San Luis Potosí
Guerrero
Edo. México

Notas: 1) Información financiera y operativa a diciembre 2022, considerando EEFF internos no-auditados. 2) TPDA (2022) total es igual a la suma de TPDA de cada uno de los activos. 3) Incluye la suma de participaciones del EBITDA Ajustado 2022 excluyendo mantenimiento mayor de todos los activos. 4) Deuda neta a diciembre de 2022. LTV = Deuda neta / Deuda Neta + (Valuación interna por MXN 7,000 mm). 5) Apalancamiento neto = Deuda neta / EBITDA Ajustado excl. mantenimiento mayor. Deuda Neta y EBITDA Ajustado 2022 acorde a participaciones por activo.

Presencia Geográfica Estratégica

1 ACSA | CAGR ’15-’22 +6%





1 ACSA (T-D) ubicado entre Durango y Coahuila con un total de 5 tramos (2 construcción) y 294 km. Inició operaciones en 1992

1A Etapa en construcción ubicado en la zona metropolitana de Cd. Juárez, de 32 km, incluye construcción de un paso que conectará la zona sur de Ciudad Juárez con el Puente Internacional Guadalupe-Tornillo. Entrada en operación en 2024

3 COINSAN se localiza en SLP, cuenta con 2 tramos carreteros y 186 km construidos. Inició operaciones en el 2005

6 LIPSA se ubica en el estado de Michoacán, cuenta con un tramo y 21 km. Inició operaciones en 2012

2 ACOMEX está ubicada en el Estado de México, cuenta con dos tramos y 85 km. Inició operaciones en 2008

7 TUCA está ubicado en el Estado de Guerrero, con una distancia de 5 km. Iniciando a operaciones en 1996

5 ICASAL se ubica en el estado de SLP
Cuenta con 113 km divididos en un tramo libre y otro de peaje. Inició operaciones en el 2012

4 MAYAB conecta los estados de Quintana Roo y Yucatán, cuenta con 2 tramos y 304 km. Inició operaciones en 1991

5 ICASAL | CAGR ’15-’22 +5%



6 LIPSA | CAGR ’15-’22 +3%



7 TUCA | CAGR ’15-’22 -5%



2 ACOMEX | CAGR ’15-’22 +6%



3 COINSAN | CAGR ’15-’22 +3%



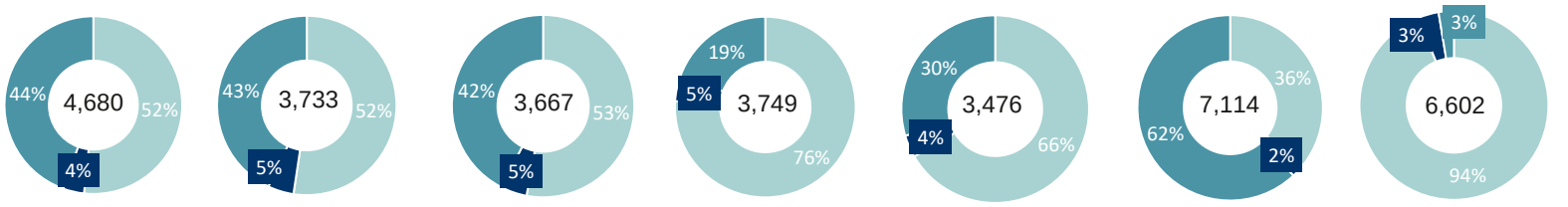
4 MAYAB | CAGR ’15-’22 +5%



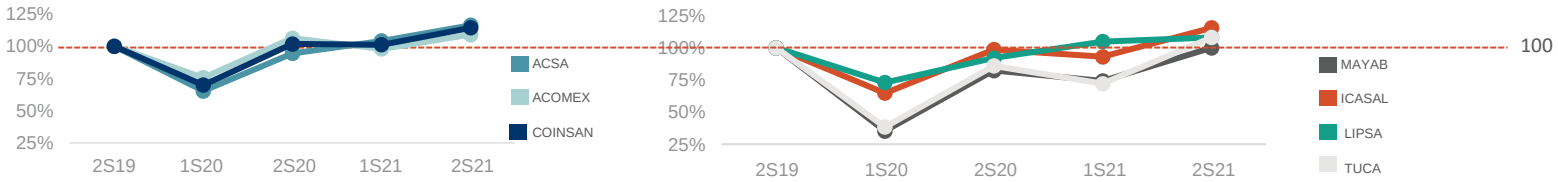
Principales Características

Cifras a 2022	MAROMA			OVT			
Nombre	**ACSA**	**ACOMEX**	**COINSAN**	**MAYAB**	**ICASAL**	**LIPSA**	**TUCA**
Concedente	Gobierno Federal a través de la SCT	Gobierno del Estado de México	Gobierno del Estado de San Luis Potosí	Gobierno Federal a través de la SCT	Gobierno Federal a través de la SCT	Gobierno Federal a través de la SCT	Gobierno del Estado de Guerrero
Vencimiento	2050/ 2052	2064	2035	2050	2047	2054	2034
Tarifa por km[1]	2.70	3.52	1.81	2.21	2.94	2.98	9.66 / 29.31[4]
Ingresos por peaje 2022	2,124	618	620	1,367	802[2]	247	216
Margen EBITDA Ajustado[3]	87.2%	79.8%	74.3%	90.3%	86.3%	79.5%	75.7%
Deuda Neta[1]	4,652	1,992	616	2,355	3,409	1,542	516
Vencimiento de la deuda	2041	2035	2029	2034	2047	2047	2031
Deuda Neta / EBITDA Ajustado[3]	2.5x	4.0x	1.3x	1.9x	4.9x	7.9x	3.2x

TPDA y composición vehicular (2022)



Recuperación COVID (por portafolio - TPDA)

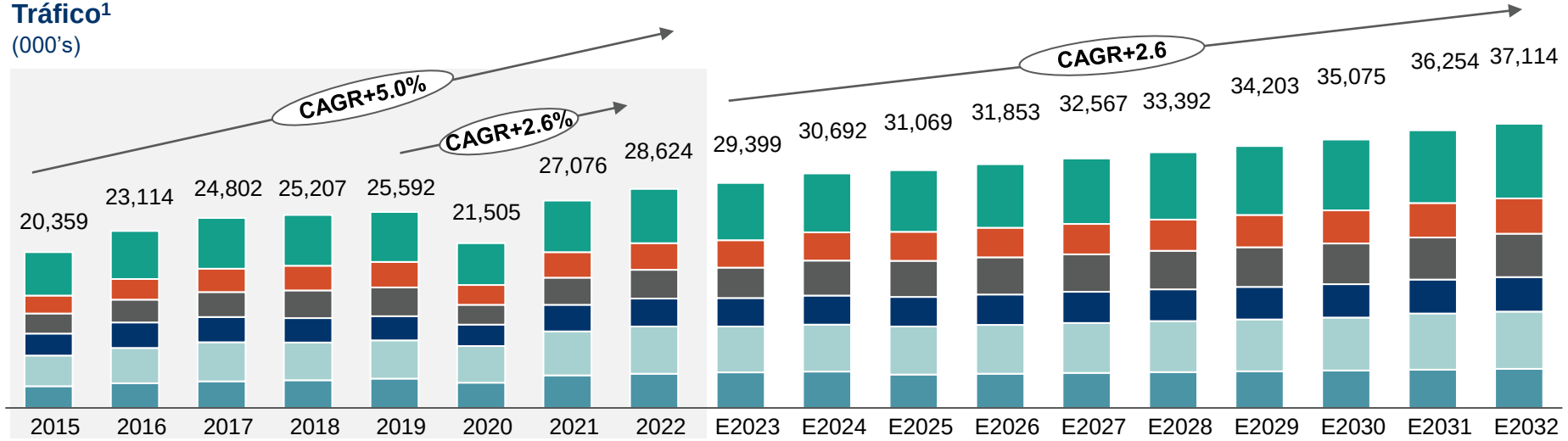


Fuentes: Estados Financieros e Información de las Compañías, considerando EEFF 2022 internos no-auditados. Notas: 1) Unidades: Plazo remanente (años), Tarifa por km sin IVA (MXN),Ingresos por peaje (MXNmm) y Deuda Neta (MXNmm). 2) Los ingresos de ICASAL incluyen ingresos por peaje e ingresos por disponibilidad y vialidad del PPS; 3) Margen EBITDA Ajustado 2022 excluyendo Mantenimiento Mayor. 4) Locales / Foráneos.

Track-record de Resiliencia y Crecimiento

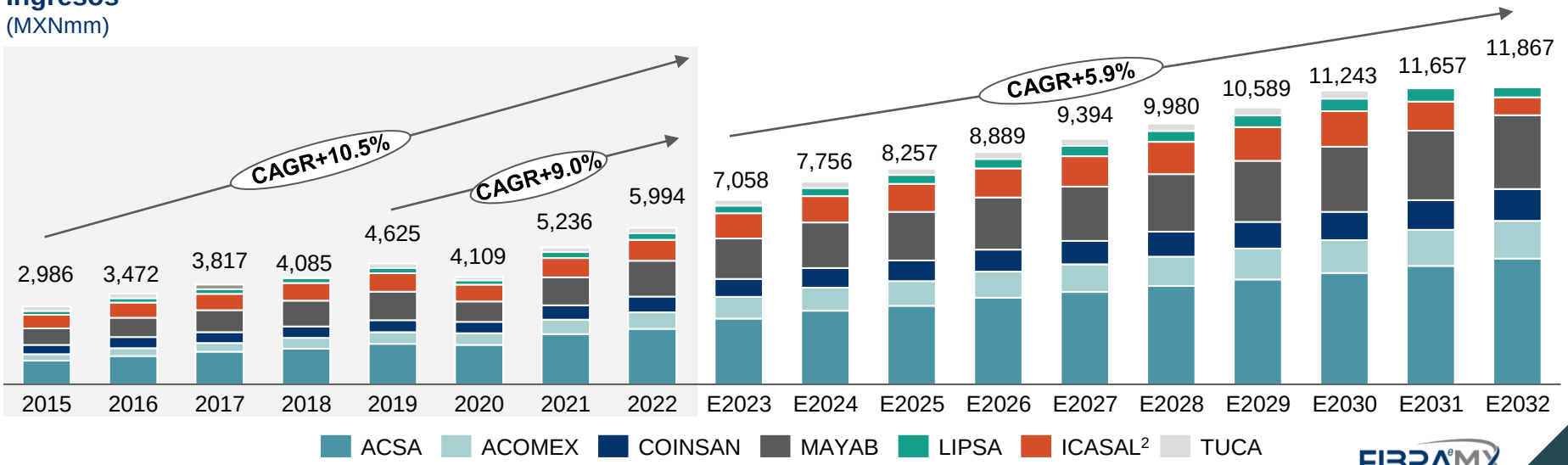
La **resiliencia** del portafolio permitió una **pronta recuperación** de los efectos del Covid

Tráfico[1]
(000's)



Proyecciones de tráfico basadas en un **largo historial** realizadas por **expertos independientes**

Ingresos
(MXNmm)



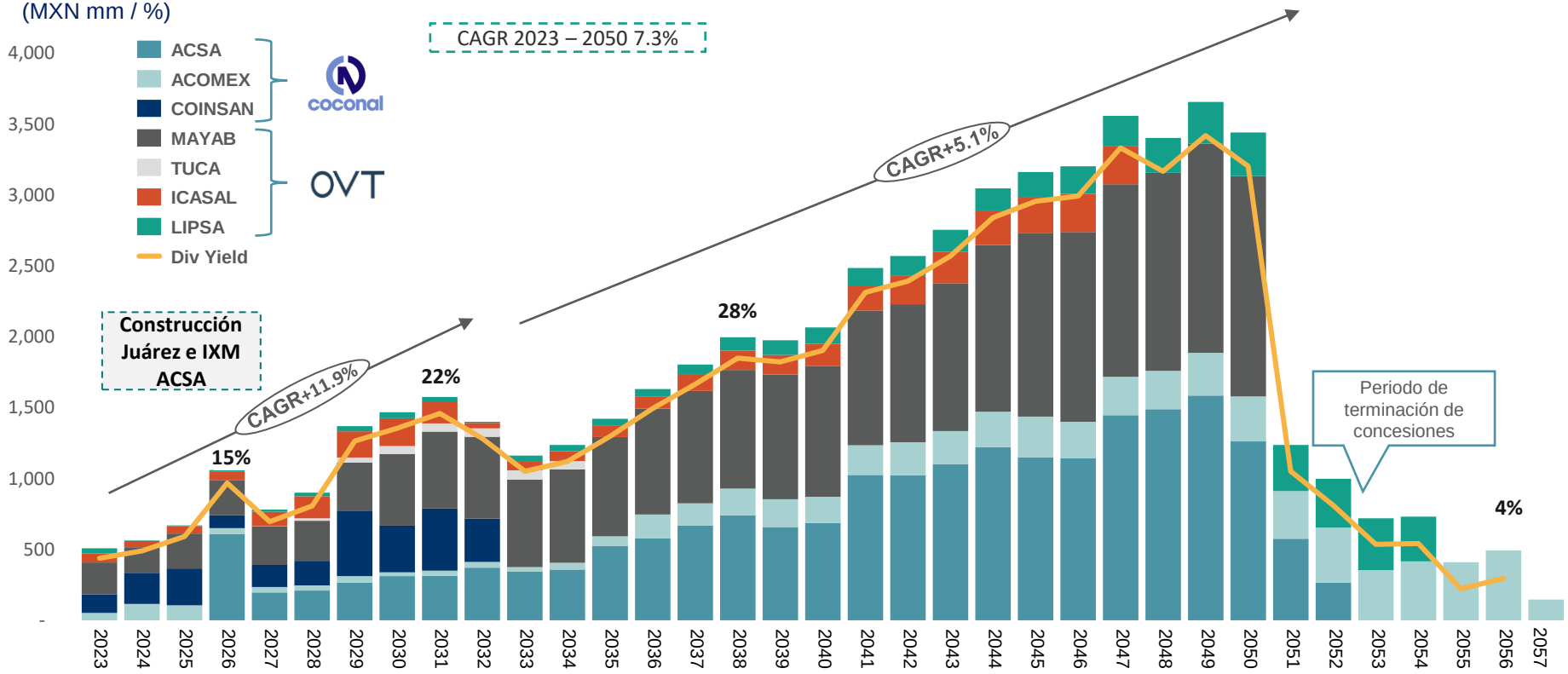
Fuentes: Información financiera de las compañías, estimaciones internas y estudios de tráfico. Notas: 1) Se excluye el TPDA de TUCA para normalizar el cálculo de los crecimientos; 2) ICASAL incluye los ingresos por peaje y PPS. Favor de ver Nota en el aviso Excluyente de Responsabilidad en la página 1.

3.4 Flujos de Largo Plazo Crecientes y Contractualmente Inflacionados

Perfil de Flujos en el Caso Base

Estimación de Perfil de Flujos de las Concesiones Actuales / *Yield* [1]

(MXN mm / %)



Potenciales *Upsides* de las Concesiones Actuales

- ACOMEX:
  - Reperfilamiento de amortizaciones de la Deuda
- ACSA:
  - Mayor tráfico al previsto en el escenario base en el libramiento Juárez, por el entronque al parque industrial
- COINSAN:
  - Reperfilamiento de amortizaciones de la Deuda
  - Extensión a plazo máximo permitido
- MAYAB:
  - Refinanciamiento de Largo Plazo
  - Liberación de reservas
- LIPSA:
  - Desdoblamiento
  - Incremento de tarifa

Notas: 1) La gráfica de Perfil de flujos es una representación del perfil financiero para el portafolio realizada con estimaciones internas. Favor de ver Nota en el aviso Excluyente de Responsabilidad en la página 1.

Excluyente de Responsabilidad

La gráfica incluida anteriormente, describe un ejemplo exclusivamente con fines ilustrativos respecto del perfil de flujos de las Concesiones Carreteras que formarán parte del Fideicomiso una vez completada la oferta. Dicho ejemplo ha sido preparado sobre un caso base y premisas específicas, las cuales podrían cambiar en el futuro o no darse. Las premisas y supuestos del caso base, están construidas primordialmente por los reportes de tráfico, técnicos, de costos y de gastos, que fueron proporcionados por los consultores y asesores externos independientes y con base en información interna del Administrador Interno y el Promotor que se indican a continuación:

- Las estimaciones de tráfico de los activos de las Sociedades Elegibles OVT (LIPSA y MAYAB) (el "Portafolio OVT") fueron realizadas por los consultores externos Cal y Mayor y Asociados, S.C. y por Steer Davies & Gleave México, S.A. de C.V. Estas estimaciones consideran un escenario base. Para los activos de ICASAL y TUCA se utilizaron estimaciones internas.
- Las estimaciones de tráfico de las Sociedades Elegibles Maroma (ACSA, ACOMEX y COINSAN) (el "Portafolio Maroma"), las estimaciones de tráfico fueron realizados por VTM Consultores en Ingeniería y Planeamiento S.L. Estas estimaciones consideran un escenario base
- Para el caso del Portafolio OVT (MAYAB, ICASAL y LIPSA), en las curvas de costos de operación y mantenimiento, mantenimiento mayor y CAPEX, se considera el presupuesto validado por el asesor técnico independiente (IDOM Ingeniería S.A DE C.V). Los valores se encuentran en precios nominales. Para TUCA se utilizaron estimaciones internas.
- Para el caso del Portafolio Maroma, en las curvas de costos de operación y mantenimiento, mantenimiento mayor y CAPEX, se considera el presupuesto validado por el asesor técnico independiente (Grupo Promotor Aries, S.A. de C.V.). Los valores se encuentran en precios nominales

Los reportes antes señalados serán incluidos como anexos del prospecto de colocación tanto preliminar como final que se presente a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y la Bolsa Institucional de Valores, S.A. de C.V. (la "CNBV").

A continuación, se enlistan los supuestos que podrían afectar de forma significativa el perfil de flujos presentado en la lámina anterior:

1. *Cash Sweep*: se ha asumido que se eliminará la restricción de *Full Cash Sweep* (Barrido de Caja) actualmente que mantiene el financiamiento de ACOMEX, permitiendo así la distribución del 100% del monto distribuible. Actualmente dicha eliminación se encuentra en proceso de solicitud y no puede asegurarse que la misma vaya a consumarse.

2. Construcción de desdoblamientos ACSA: asume que sí se construye el Libramiento de Ixmiquilpan y por lo tanto se extiende la restricción de ACSA para distribuir dividendos hasta que acabe el periodo de construcción del Libramiento de Ciudad Juárez y el Libramiento Ixmiquilpan, esta última se estima terminaría de construirse en 2026.

3. Amortización de la deuda actual: asume que las Concesionarias amortizarán en forma completa y oportuna su deuda conforme a los calendarios de amortización establecidos y estipulados actualmente, respetando el orden de prelación previsto en cada uno de los fideicomisos asociados a dichos financiamientos.

4. Terminaciones estipuladas: el plazo de cada concesión se mantendrá vigente conforme a lo establecido en el Título de Concesión de cada proyecto y su última modificación.

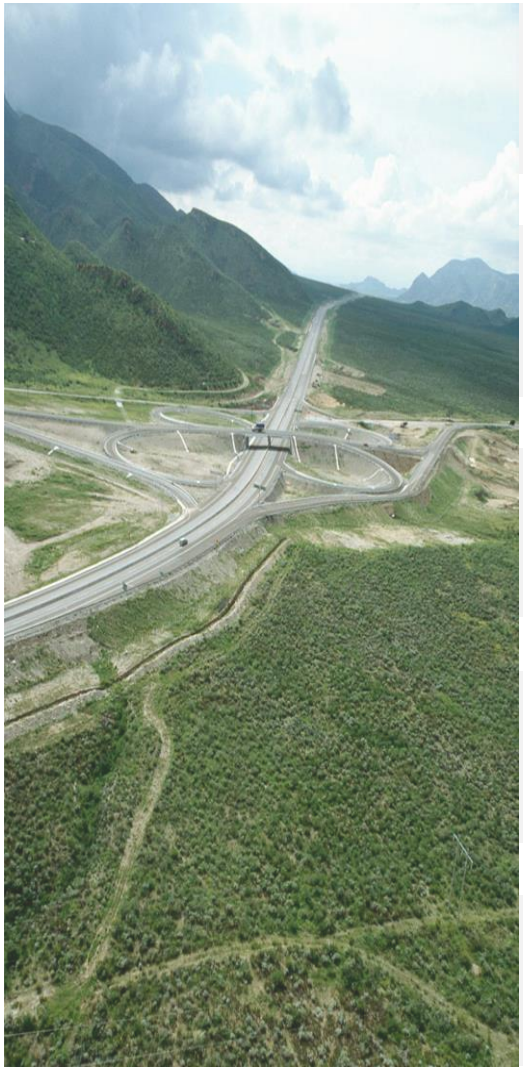
Otras consideraciones:

- Para el ejemplo ilustrativo, se utilizaron supuestos macroeconómicos que se consideran de mercado (entre otros, inflación y TIIE). Para dicha información se utilizaron fuentes públicas como Bloomberg y la Encuesta Citibanamex
- El *Distribution Yield* corresponde a las distribuciones netas estimadas que estaría haciendo la Fibra-E en cada año correspondiente entre los recursos levantados en la Oferta, considerando el *roll-over* de OVT

La información contenida en este documento ha sido preparada por la Compañía únicamente para ser utilizada en presentaciones realizadas en relación con la oferta propuesta de certificados bursátiles fiduciarios y no pretende ser exhaustiva ni garantizar ningún rendimiento. Los potenciales inversionistas deberán consultar el prospecto preliminar presentado a la CNBV, incluidos los reportes antes señalados. Ni la CNBV ni ninguna otra autoridad ha aprobado o desaprobado el contenido de la información descrita en esta presentación, o la integridad o veracidad de la información aquí contenida. Cualquier decisión de compra de valores debe hacerse únicamente con base en la información contenida en el prospecto y con base en el contenido y la documentación de la oferta a ser presentada ante la CNBV.

3.5 Atractivos de la Inversión

Atractivos de la Inversión | FIBRAeMX



1. Gobierno Corporativo de Primer Nivel
2. Capacidad de crecimiento potenciada por IM y Coconal
3. Portafolio Diversificado de Activos Estratégicos con *Trackrecord* probado y *Upsides* identificados
4. Plataforma orientada a la generación de valor a través de una gestión institucional alineada al inversionista
5. Atractivo perfil de retornos respaldados por flujos de Largo Plazo contractualmente inflacionados

4 Anexos

Enfoque al Desarrollo Institucional de la Organización

Diseño, conformación y documentación de los **procesos de gobierno corporativo**, **bajo las mejores prácticas de la industria** siguiendo los estándares referentes en México y el extranjero

- Valorar e identificar brechas de cobertura y complementar con medidas de control
- Diagnóstico de medidas de prevención

- Revisión y Monitoreo de Manuales
- Reforzamiento del Control Interno

- Recorrido de las principales transacciones
- Formalizar el ambiente de Control

Esfuerzos enfocados en construir una organización robusta a través de múltiples iniciativas en diversos temas

Plan de Acción / *Watchlist*	Estructura Organizacional	Informes
▪ Gestión de riesgos y creación de valor ▪ Enfoque basado en las oportunidades identificadas durante el DD	▪ Política específica ▪ Reuniones periódicas ▪ Responsabilidades asignadas	▪ Informes periódicos (normas IFC/GRI) ▪ Indicadores clave de rendimiento

Estructura Eficiente Respaldada por Mejores Prácticas

- Seguimiento de manuales y políticas internas vigilado por el Comité de Contraloría Administrativa y Financiera

- Estricto apego al Código de Ética y los valores del Administrador con todos los *stakeholders*

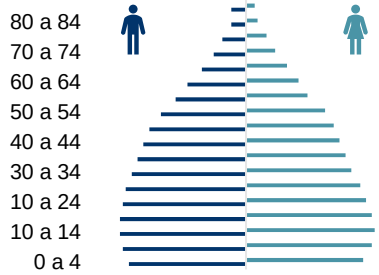
Entorno Macroeconómico y Sector de Infraestructura de Transporte en México

Entorno Macroeconómico en México

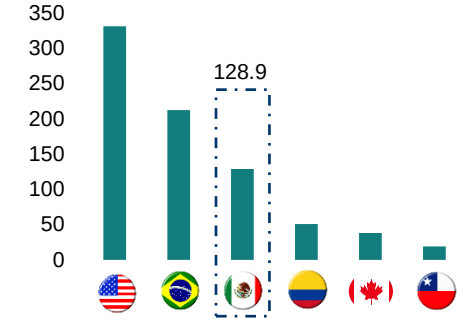
La economía mexicana ha mostrado resiliencia con crecimiento moderado ante un entorno externo volátil

- México es considerado la segunda economía más grande de LATAM y la dieciseisava a nivel mundial
- La economía mexicana entre los años 2010 y 2021 creció a un promedio de 1.9% anual, en el 2019 se experimentó una contracción de 0.1% atribuida a la baja en precios del petróleo, en el 2020 se contrajo 8.2% debido a los impactos en la economía derivado del Covid-19 y en el 2021 hubo una recuperación del 4.8, mientras que el 2022 cerró en 3%
- La expectativa de crecimiento del PIB para el año 2023 se encuentra entre 3% y 0.9%, respectivamente, de acuerdo a la encuesta de analistas del Banco de México
- La deuda neta del Gobierno Federal al cierre del año 2021 presentó un incremento del 4.9% en términos reales. Al cierre del 2022, la deuda externa reflejó una reducción de 0.9%
- La prima de riesgo de México alcanzó su punto máximo en abril del 2020 y ha experimentado una recuperación gradual a su promedio de largo plazo

Demografía
(años,%)



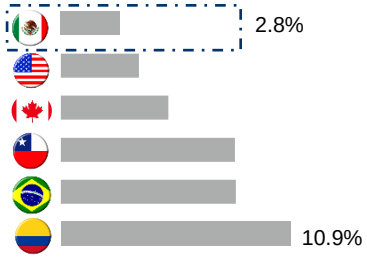
Población
(mm)



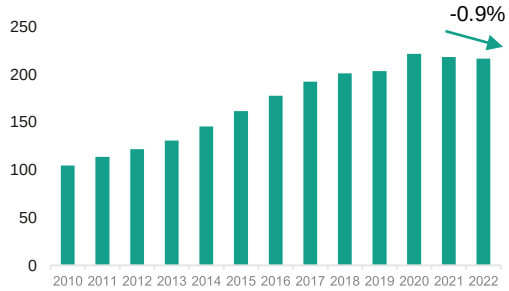
Índice EMBI[1] México vs. Global
(%)



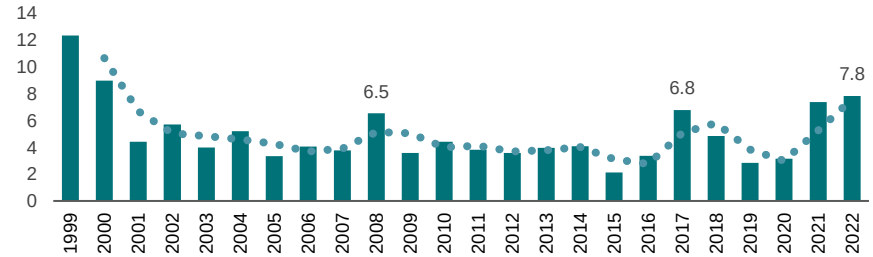
Tasa de Desempleo
(%)



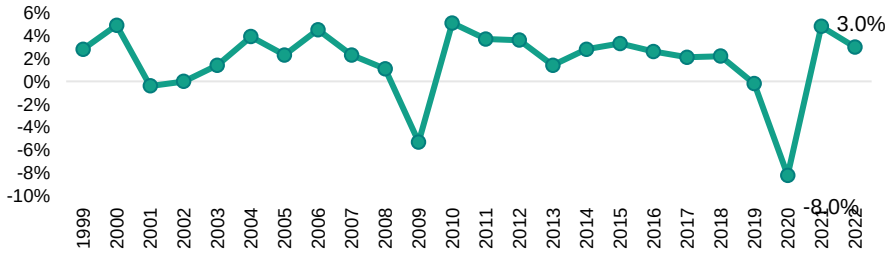
Deuda Externa Neta
(US$mm)



Tasa de Inflación
(%)



Crecimiento del PIB
(%)



Fuentes: Banco Mundial, INEGI, Banco de México, Bloomberg, OECD. Notas: 1) El índice EMBI es el principal indicador del riesgo de un país, calculado por JP Morgan Chase. Es la diferencia entre la tasa de interés pagada por bonos denominados en dólares, emitidos por economías emergentes, y los Bonos del Tesoro de EUA considerados libres de riesgo.

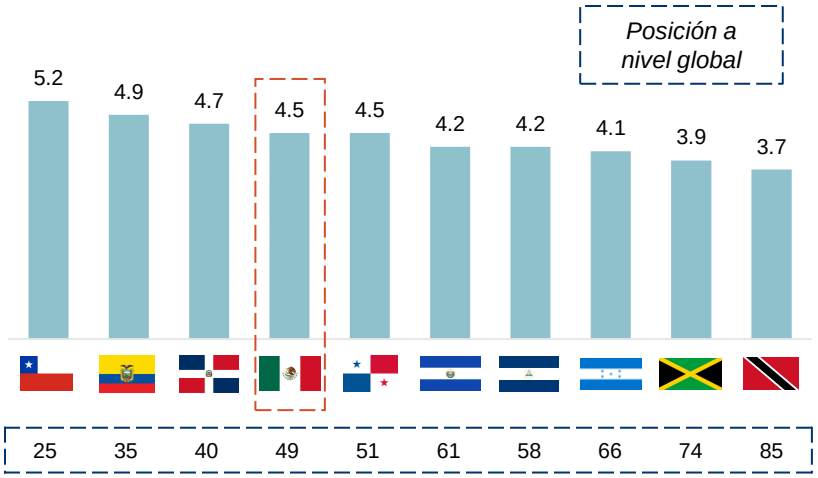
Sector de Infraestructura en México

Infraestructura Carretera en México

- La inversión pública en infraestructura ha representado ~3.6% del PIB en los últimos diez años[1]
- México es el cuarto país en infraestructura de carreteras en LatAm y el 49 a nivel global
- El gobierno ha implementado esquemas de participación público-privada para el desarrollo de infraestructura
- Actualmente hay 338 proyectos en operación de los cuales ~61% corresponden al subsector de transporte
- La red de autopistas de cuota se integra por 75 concesiones con un total de 10,843 km, de los cuales ~52% son operados por privados

Comparativo del Sector Carretero en Latinoamérica

(Puntos[2])

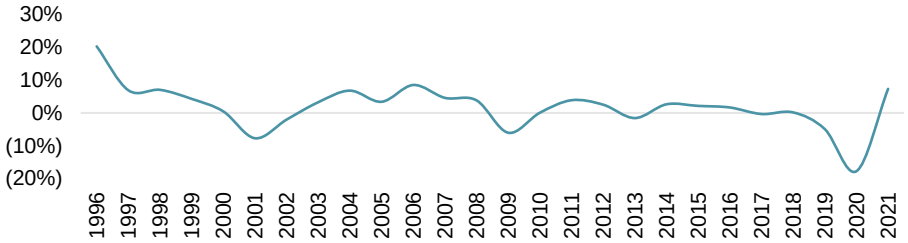


Esquema de Asociaciones Público Privadas

- ✓ En el 2012, el Gobierno Federal promulgó la Ley de Asociaciones Público Privadas con la finalidad de promover la inversión privada
- ✓ El esquema APP permite a la iniciativa privada la construcción, ampliación, equipamiento y operación de infraestructura requerida en el país a disposición del Gobierno Federal

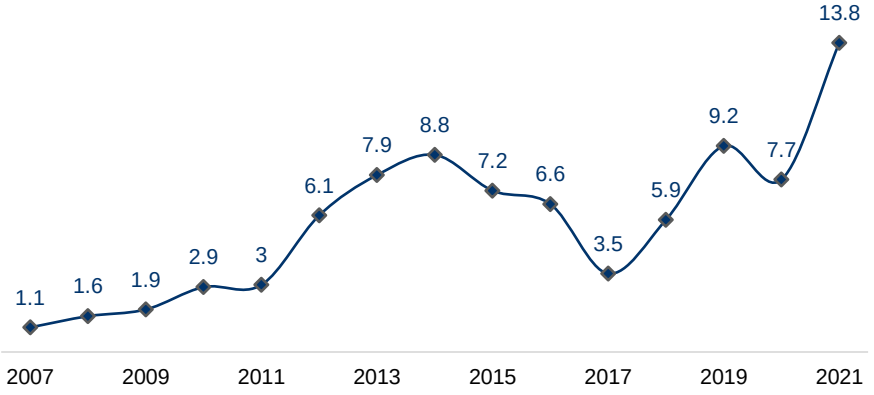
Crecimiento en Infraestructura en México (1996-2021)

(%)



Monto del PEF[3] Destinada a Carreteras

(MXNbn)



Fuentes: Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Presupuesto Egresos de la Federación, Proyectos México. Notas: 1) El sector de infraestructura comprende los subsectores de Comunicaciones y Transporte, Energía, Educación, Salud, Agua Potable y Alcantarillado y Otros. 2) Puntaje de 1 a 7 puntos. 3) Presupuesto de Egresos de la Federación.

Sector de Carreteras en México

México ofrece condiciones competitivas para la participación del sector privado en el desarrollo de proyectos de infraestructura

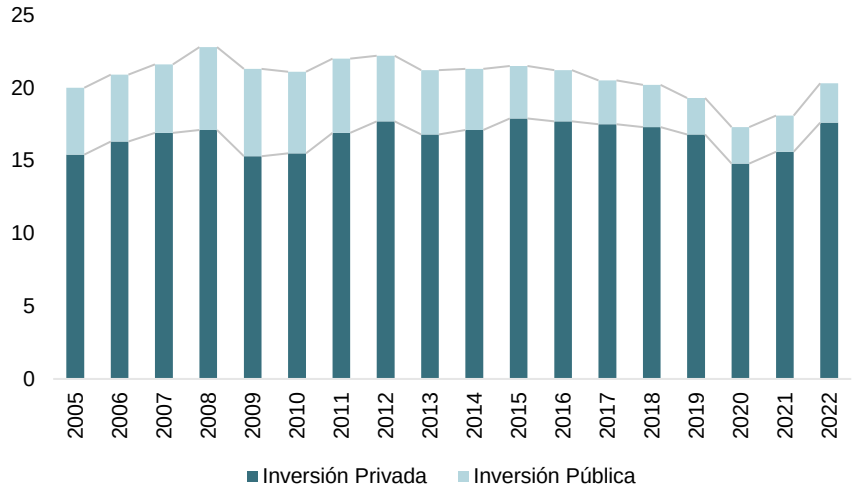
Participación del Sector Privado

Los esquemas contractuales permiten la ejecución de los proyectos en menor tiempo, reducción de costos, distribución eficiente de riesgos, mejor calidad del servicio, generación adicional de ingresos y aprovechamiento de activos

- ✓ Las concesiones son otorgadas a través de licitaciones públicas, brindando blindaje jurídico
- ✓ Se suelen incluir cláusulas que limitan la competencia directa y/o convenios de compensación generando altas barreras de entrada
- ✓ Se consideran reequilibrios automáticos de las condiciones económicas (cuotas de peaje y/o duración de la concesión) en la mayoría de las concesiones carreteras (70% medido por tráfico), generando una correlación relativamente baja al ciclo económico
- ✓ La inversión privada en los diversos sectores deberá continuar incrementando mediante la colaboración con el sector público, que permita cerrar la brecha de inversión y el desarrollo de proyectos

Porcentaje de Inversión Pública y Privada

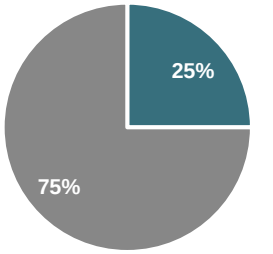
(%) del PIB (2005-2021)



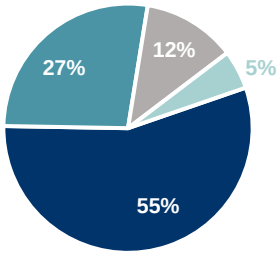
Clasificación de Carreteras en México

(%)

Pavimentada / No Pavimentada

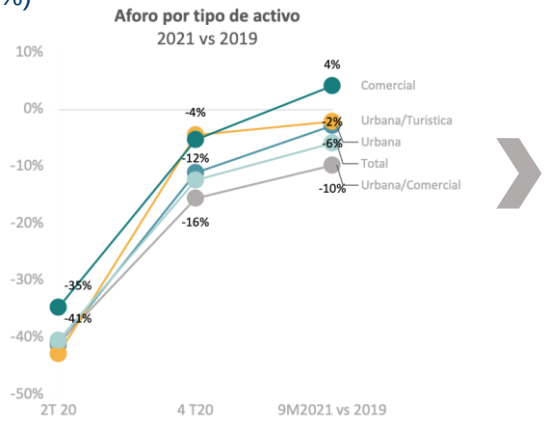


Por Tipo de Carretera



Recuperación de Tráfico Post-COVID

(%)



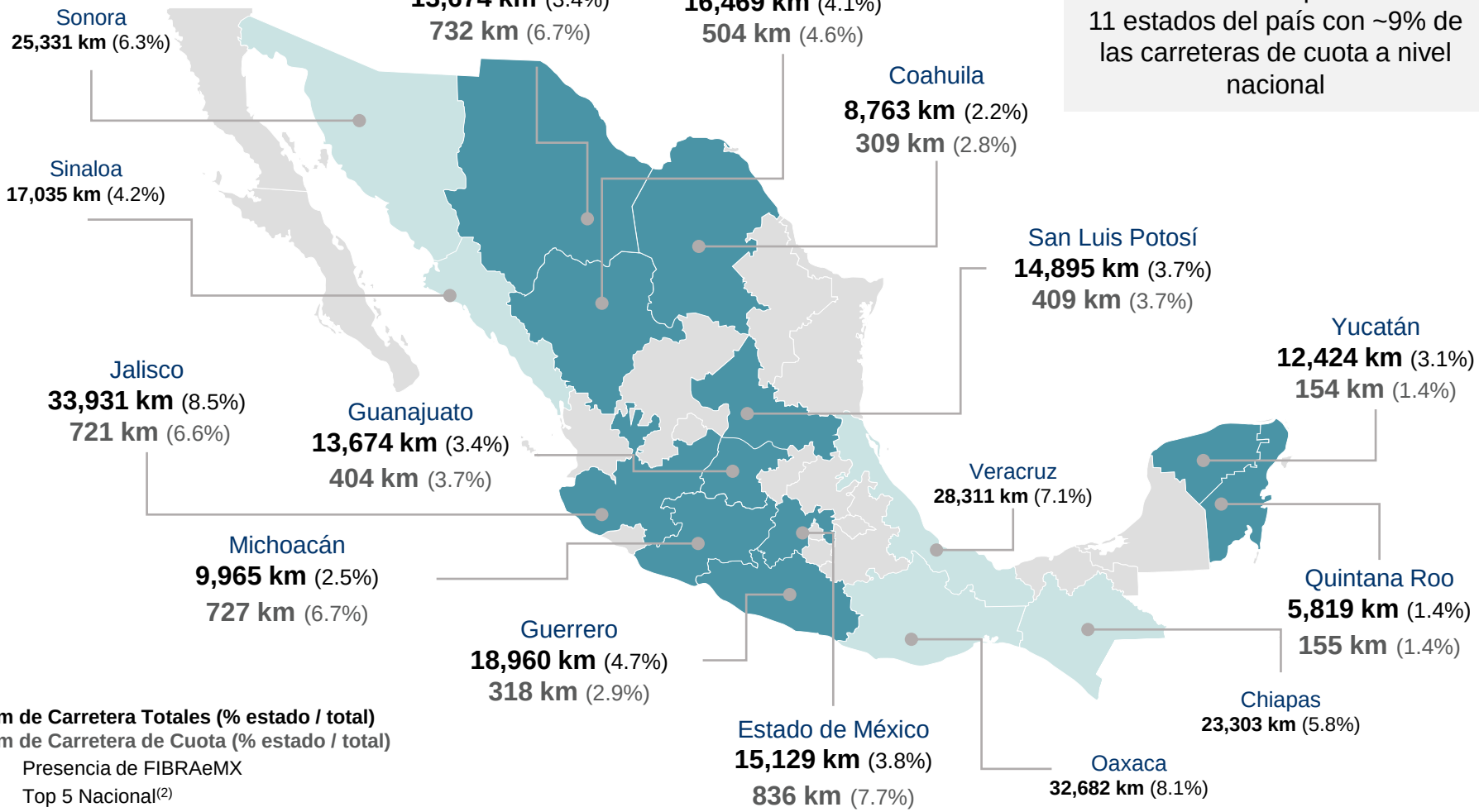
- Derivado del Covid-19 el tráfico bajo más del 60% a nivel nacional durante el 2020, hoy en día los niveles se encuentran estabilizados y superiores a niveles pre pandémicos
- Durante la pandemia el tráfico reflejó la evolución asimétrica de los distintos sectores de la economía, pero su recuperación ha sido robusta

Fuentes: SHR Ratings, Credit Suisse, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Plan Nacional de Infraestructura (2014-2018), Proyectos México, Cal y Mayor.

Sector de Carreteras en México (cont')

México tiene una red carretera de 401,366 km, de los cuales 10,912 km son vía de cuota. FIBRAeMX tiene un portafolio inicial de 1,008 km

Red de Carreteras por Estado[1]



FIBRAeMX tiene presencia en 11 estados del país con ~9% de las carreteras de cuota a nivel nacional

Km de Carretera Totales (% estado / total)
Km de Carretera de Cuota (% estado / total)
- Presencia de FIBRAeMX
- Top 5 Nacional[(2)]

Fuentes: SCT. Notas: 1) Datos a Diciembre 2021. 2) Excluye estados donde FIBRAeMX tiene presencia.

Descripción de los Activos

Maroma | ACSA

Durango – Yerbanis – Torreón y LNL



Atractivos de Inversión

- ✓ Oportunidad de crecimiento estipulado en título de concesión con capacidad de expansión
- ✓ Comunicación entre zonas industriales del norte y principales conexiones con Estados Unidos y puerto de Mazatlán

Cifras relevantes

TPDA (2022) 4,470	**Tarifa por km[1]** MXN 2.70
Telepeaje 64%	**Retorno Ref.** 7.11% - 8.10%[(2)]
Deuda Neta / EBITDA Ajustado[3] 2.5x	**CAGR Tráfico** (22 – 32)E: 3.2%

Mecanismo Contractual

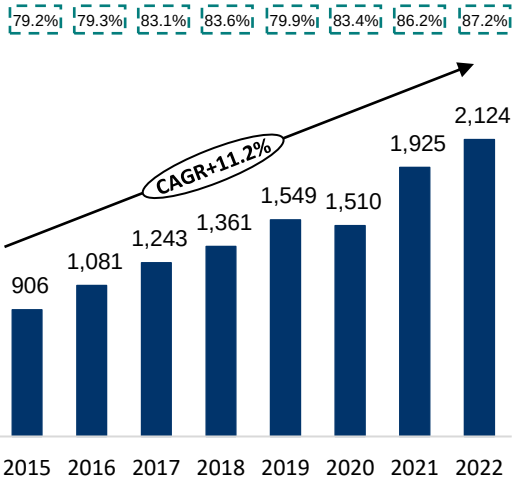
La terminación de la concesión es hasta el plazo máximo:

- T-Y en julio de 2050
- D-Y en abril de 2052

Para el tramo D-Y cuando los ingresos observados sean superiores a los ingresos contractuales fijados en el programa financiero se activa un mecanismo de *Revenue Sharing* de los ingresos excedentes entre el concedente y ACSA

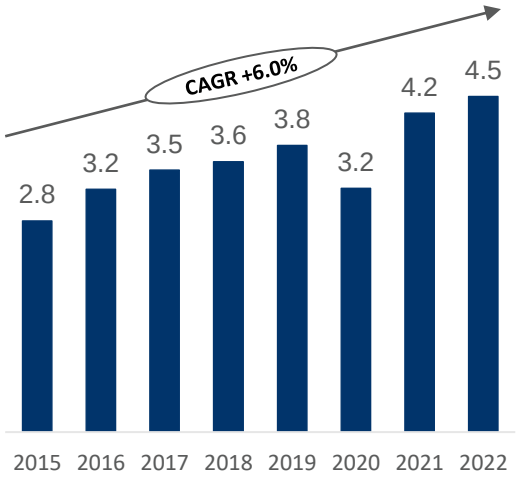
Ingresos y Margen EBITDA Ajustado[3]

(MXNmm, %)



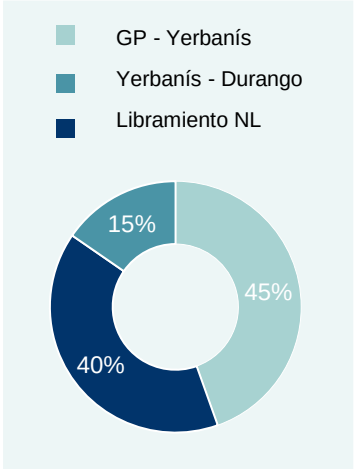
TPDA

(000's)



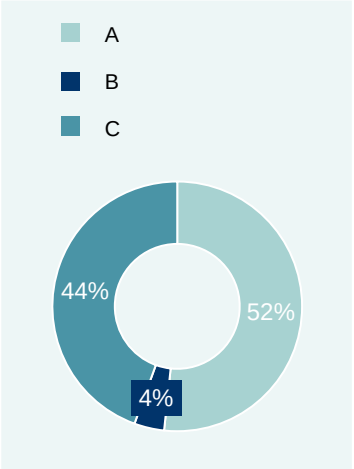
TPDA por Tramos

(2022)



Composición Vehicular

(2022)



Fuentes: Documentos de la compañía, estudio de tráfico. Notas: 1) Tarifa promedio por kilómetro para vehículos ligeros aprobada para 2023. 2) Retorno referencia de 7.11% para Durango – Yerbanis, Libramiento Ciudad Juárez y Libramiento Ixmiquilpan, y de 8.10% para Torreón – Cuencamé – Yerbanis. 3) EBITDA Ajustado 2022 excluyendo mantenimiento mayor. Considera únicamente ingresos por peaje.

Maroma | ACSA tramos en construcción

Libramiento de Ixmiquilpan

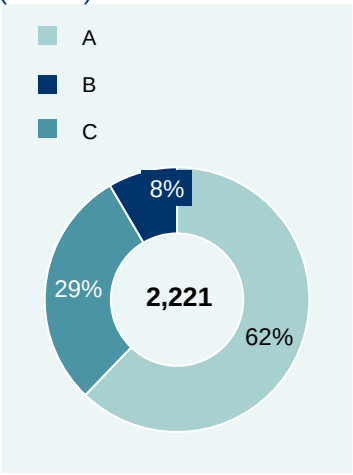


Cifras relevantes
(2025E)

TPDA 2025E 2,221	**Tarifa por km[1]** MXN 2.41
Longitud 31.7 km	**Inicio de Operaciones** 2025
Velocidad de Diseño 110 km / hr	**Ingresos por tramo[2]** MXN100.3mm

Inversión Inicial: MXN$4,920mm[3]

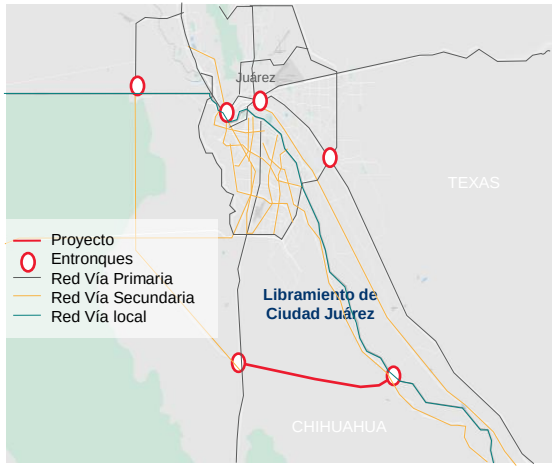
Composición Vehicular
(2025E)



Atractivos de Inversión

- ✓ El libramiento contribuirá a alimentar uno de los corredores más importantes de México, el Eje Carretero México – Nuevo Laredo permitiendo enlazar a Pachuca con San Juan del Río y Ciudad Valles

Libramiento de Ciudad Juárez

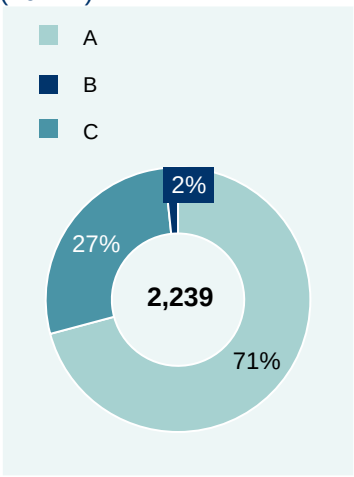


Cifras relevantes
(2024E)

TPDA 2024E 2,239	**Tarifa por km[1]** MXN 2.95
Longitud 31.3 km	**Inicio de Operaciones** 2023
Velocidad de Diseño 110 km / hr	**Ingresos por libramiento[2]** MXN100.0mm

Inversión Inicial: MXN$2,669mm[3]

Composición Vehicular
(2024E)



Atractivos de Inversión

- ✓ Más del 90% de los viajes de automóviles son generados y atraídos por Cuidad Juárez y El Paso
- ✓ Se identifican 1,835 viajes con destinos desde/hacia Guadalupe y Tornillo, siendo la demanda potencial al proyecto Libramiento de Ciudad Juárez

Fuentes: Documentos de la compañía, estudio de tráfico. Notas: 1) Tarifa por kilometro promedio aprobada por kilometro para vehículos ligeros a precios 2023. 2) Ingresos por libramientos esperados para el año 2026. Representando el 7.7% de los ingresos totales por peaje de la concesión. 3) Cifra estimada de obra por ejecutar. Sin embargo, está sujeta a cambios. Periodo de inversión Ixmiquilpan 2022-2025 y Ciudad Juárez 2022-2023.

Maroma | ACOMEX

Toluca – Zitácuaro – Ramal Valle B



Atractivos de Inversión

- ✓ Captación de tráfico implementado medidas de seguridad
- ✓ Ahorros de tiempo (~60 min – 30 min) vs. vías libres de peaje

Cifras relevantes

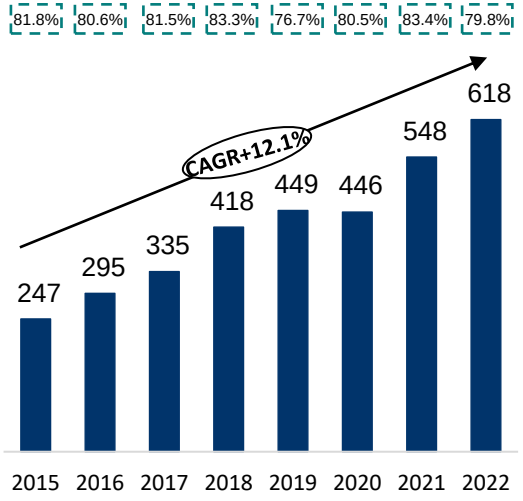
TPDA (2022) 6,148	**Tarifa por km[1]** MXN 3.52
Telepeaje 40%	**Retorno Ref.** 7.43%
Deuda Neta / EBITDA Ajustado[2] 4.0x	**CAGR Tráfico** (22 – 32)E: 2.4%

Mecanismo Contractual

La terminación de la concesión es hasta el plazo máximo de 2064
Cuando los ingresos observados sean superiores a los ingresos contractuales fijados en el programa financiero se activa un mecanismo de *Revenue Sharing* de los ingresos excedentes entre el concedente y ACOMEX

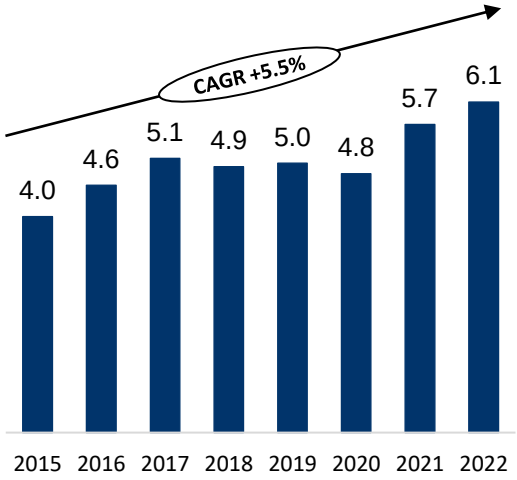
Ingresos y Margen EBITDA Ajustado[2]

(MXNmm, %)



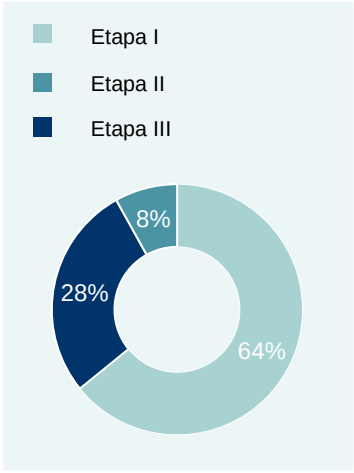
TPDA

(000's)



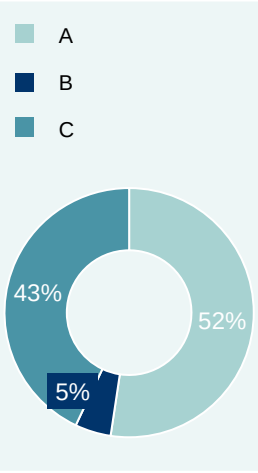
TPDA por Tramos

(2022)



Composición Vehicular

(2022)



Fuentes: Documentos de la compañía, estudio de tráfico. Notas: 1) Tarifa promedio por kilómetro para vehículos ligeros aprobada para 2023. 2) EBITDA Ajustado 2022 excluyendo mantenimiento mayor. Considera únicamente ingresos por peaje.

Maroma | COINSAN

San Luis – Villa A & San Luis - RV



Atractivos de Inversión

- ✓ Eje carretero del noroeste que enlaza San Luis Potosí con Guadalajara y trasversalmente los puertos de Manzanillo y Tampico
- ✓ Velocidad de diseño es de~110 km/hr, lo cual lo hace atractivo por reducción de tiempos

Cifras relevantes

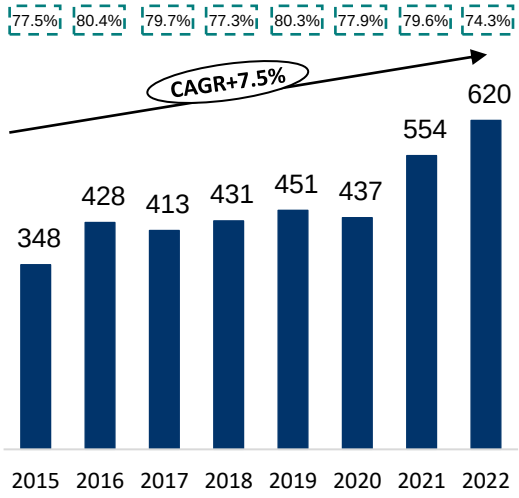
TPDA (2022) 3,667	**Tarifa por km[1]** MXN 1.81
Telepeaje 55%	**Retorno Ref.** 8.88%
Deuda Neta / EBITDA Ajustado[2] 1.3x	**CAGR Tráfico** (22 – 32)E: 2.4%

Mecanismo Contractual

La terminación de la concesión se da al establecer, la totalidad de la inversión que realizó en la parte no amortizada de sus recursos más el rendimiento estipulado en la tasa de retorno de referencia. El concedente no asumirá compromisos que abarquen un período mayor al término de la Concesión

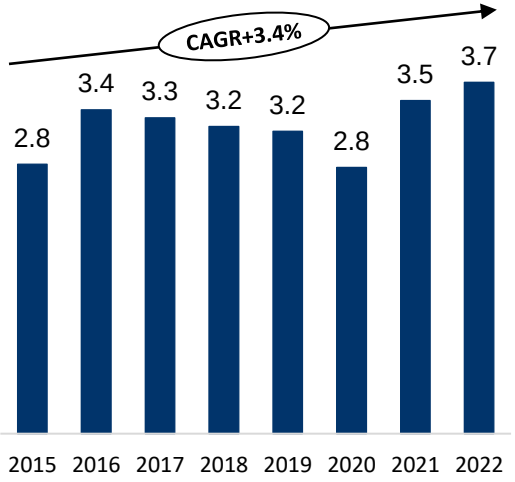
Ingresos y Margen EBITDA Ajustado[2]

(MXNmm, %)



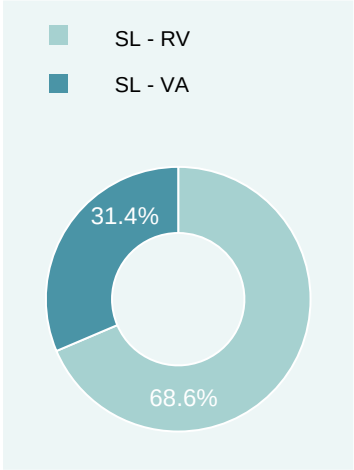
TPDA

(000's)



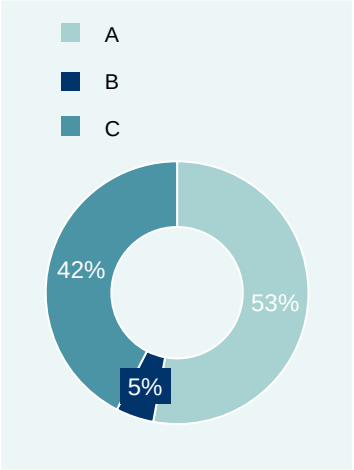
TPDA por Tramos

(2022)



Composición Vehicular

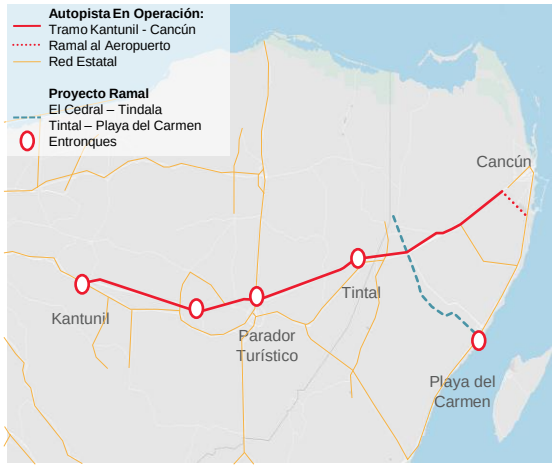
(2022)



Fuentes: Documentos de la compañía, estudio de tráfico. Notas: 1) Tarifa promedio por kilómetro para vehículos ligeros aprobada par 2023. 2) EBITDA Ajustado 2022 excluyendo mantenimiento mayor. Considera únicamente ingresos por peaje.

OVT | MAYAB

Kantunil – Cancún



Atractivos de Inversión

- ✓ Autopista principal y única del sureste que conecta Yucatán con Quintana Roo
- ✓ Ahorro de ~75 minutos vs. vías alternas

Cifras relevantes

TPDA (2022) 3,749	**Tarifa por km[1]** MXN 2.21
Telepeaje 51% (Dic22)	**Retorno Ref.** 8.76%
Deuda Neta / EBITDA Ajustado[2] 1.9x	**CAGR Tráfico** (22 – 32)E: 3.3%

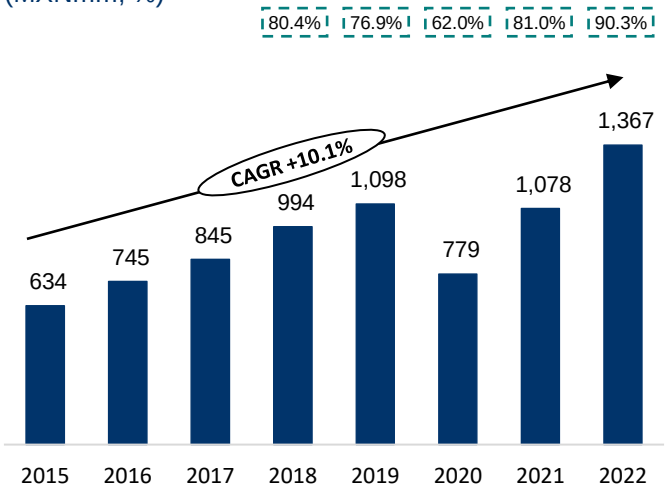
Mecanismo Contractual

El concedente podrá terminar la concesión una vez que el Concesionario haya recuperado el monto total de su inversión a la tasa de rendimiento real de 8.76%.

La vigencia de la concesión es de máximo de 60 años.

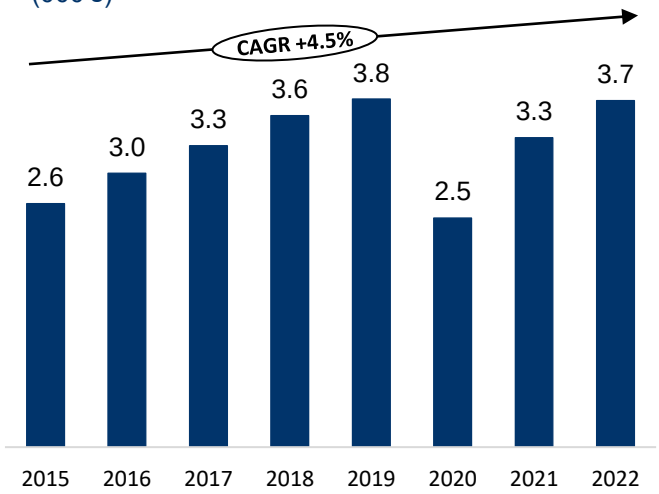
Ingresos y Margen EBITDA Ajustado[2]

(MXNmm, %)



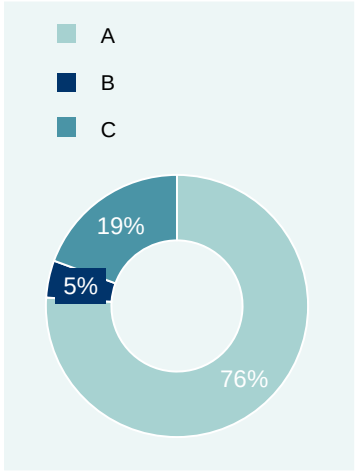
TPDA

(000's)



Composición Vehicular

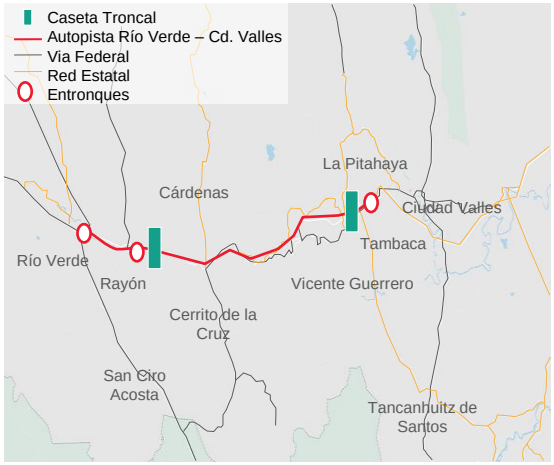
(2022)



Fuentes: Documentos de la compañía, estudio de tráfico. Notas: 1) Tarifa promedio por kilómetro para vehículos ligeros aprobado para 2023.2) EBITDA Ajustado 2022 excluyendo mantenimiento mayor. Considera únicamente ingresos por peaje.

OVT | ICASAL

Cerrito Cruz – Rayón – Cd. Valles



Atractivos de Inversión

- ✓ Ahorro de ~30 min al usuario siendo la opción más segura
- ✓ Vía clave de tráfico industrial y comercial proveniente del Bajío al Golfo de México y a los puertos de Tampico y Altamira

Cifras relevantes

TPDA (2022)
3,476

Tarifa por km[1]
MXN 2.94

Telepeaje
44% (Dic22)

Longitud
113 km

Deuda Neta / EBITDA Ajustado[2]
4.9x

CAGR Tráfico
(22 – 32)E: 3.1%

Mecanismo Contractual

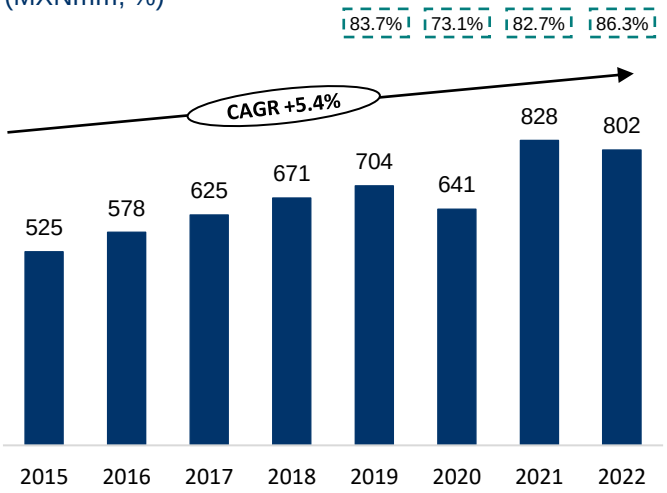
Título de Concesión incluye Contrato PPS con la SCT, cuyo objeto es la prestación de servicios de disponibilidad y servicios de vialidad en el activo

Considera el pago base anual por servicios de disponibilidad de ~MXN417mm (2022)

La terminación de la concesión es hasta llegar al plazo máximo de 60 años

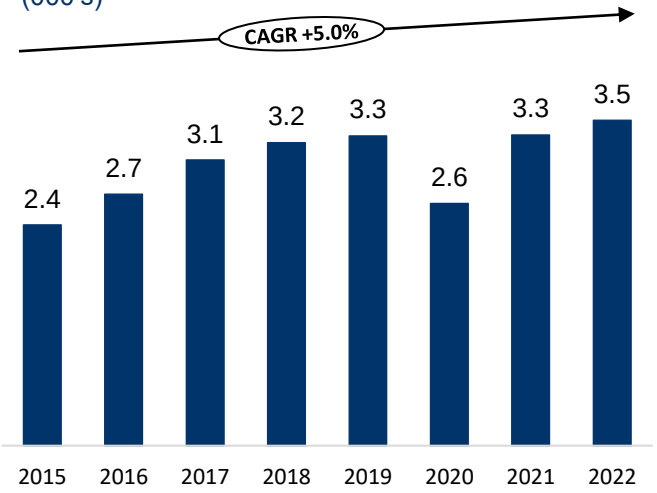
Ingresos y Margen EBITDA Ajustado[2]

(MXNmm, %)



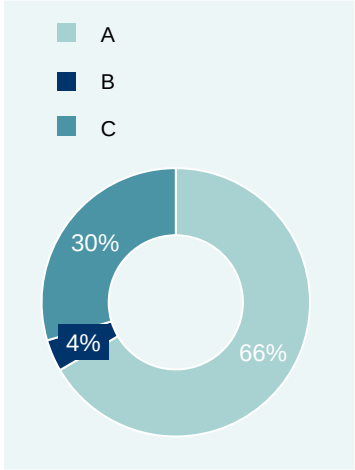
TPDA

(000's)



Composición Vehicular

(2022)



Fuentes: Documentos de la compañía, estudio de tráfico. Notas: 1) Tarifa promedio por kilómetro para vehículos ligeros aprobado para 2023.2) EBITDA Ajustado 2022 excluyendo mantenimiento mayor. Considera únicamente ingresos por peaje.

OVT | LIPSA

Laguna Larga – La Calera



Atractivos de Inversión

- ✓ Soluciona congestionamiento vial de La Piedad con ahorros de hasta ~2 horas en hora pico
- ✓ Licitación cuenta con una prohibición total de tráfico pesado de ingreso a La Piedad, Michoacán y Pénjamo, Guanajuato

Cifras relevantes

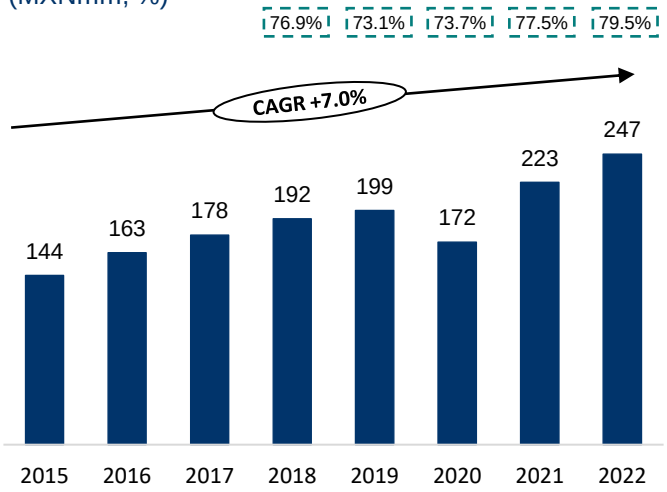
TPDA (2022) 7,114	**Tarifa por km[1]** MXN 2.98
Telepeaje 51% (Dic22)	**Retorno Ref.** 10%
Deuda Neta / EBITDA Ajustado[2] 7.9x	**CAGR Tráfico** (22 – 32)E: 4.2%

Mecanismo Contractual

Plazo máximo de 60 años
Ingresos remanentes serán compartidos entre concesionaria y el FONADIN, si éste realizo aportación inicial
Excedente menor a 400 pb, concesionaria recibe el 80% del remanente
Excedente mayor a 400 pb y menor a 800 pb, concesionaria recibe el 60%
Excedente mayor a 800 pb, concesionaria recibe el 60%

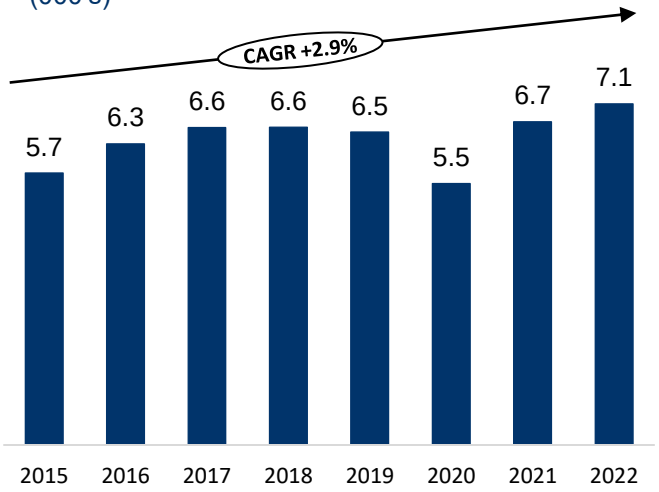
Ingresos y Margen EBITDA Ajustado[2]

(MXNmm, %)



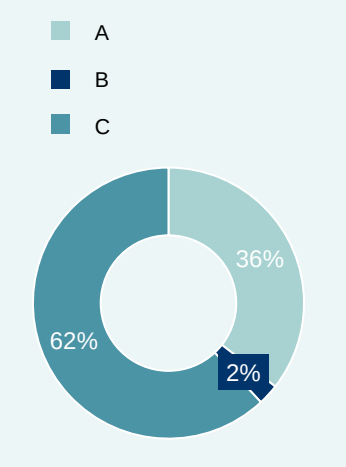
TPDA

(000's)



Composición Vehicular

(2022)



Fuentes: Documentos de la compañía, estudio de tráfico. Notas 1) Tarifa promedio por kilómetro para vehículos ligeros aprobado para 2023.2) EBITDA Ajustado 2022 excluyendo mantenimiento mayor. Considera únicamente ingresos por peaje.

OVT | TUCA

Acapulco – Las Cruces



Atractivos de Inversión

- ✓ Conecta el oriente de Acapulco a la autopista del Sol y carretera federal proveniente de la Ciudad de México
- ✓ Tarifa preferencial a locales volviéndola una vía de uso cotidiano

Cifras relevantes

TPDA (2022)
6,602

Tarifa por km[1]
(locales/ foráneos)
MXN 9.66 / 29.31

Telepeaje
28%

Retorno Ref.
8.35%

Deuda Neta / EBITDA Ajustado[2]
3.2x

CAGR Tráfico
(22 – 32)E: 1.0%

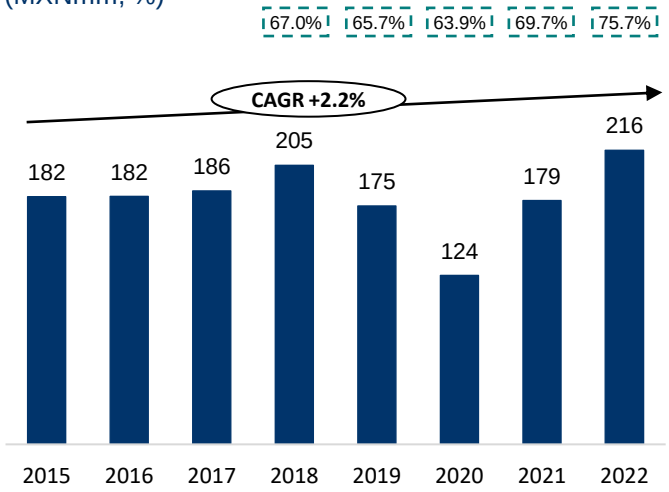
Mecanismo Contractual

Si durante el periodo de la operación no se alcanzaran las proyecciones de tránsito previstas, se dará una prórroga del plazo de concesión para recuperar la inversión

La terminación de la concesión es hasta llegar al plazo máximo de 40 años

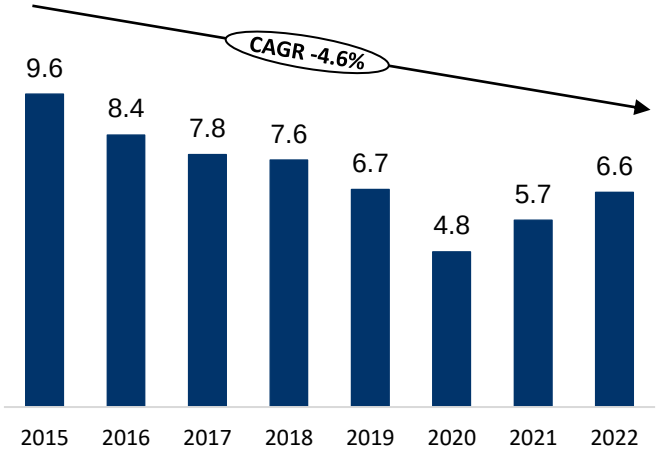
Ingresos y Margen EBITDA Ajustado[2]

(MXNmm, %)



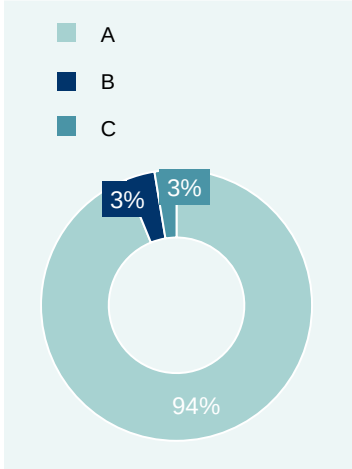
TPDA

(000's)



Composición Vehicular

(2022)



Fuentes: Documentos de la compañía, estudio de tráfico. 1) Tarifa promedio por kilómetro para vehículos ligeros aprobado para 2023.2) EBITDA Ajustado 2022 excluyendo mantenimiento mayor. Considera únicamente ingresos por peaje.

Beneficios de FIBRAeMX

FIBRAe | Consideraciones Fiscales

FIBRAeMX es un vehículo de inversión con perspectiva de largo plazo que otorga rendimientos atractivos, distribuciones estables y beneficios fiscales

Enajenación de acciones a FIBRAe	▪ *Sponsor* que vende, a cambio de efectivo o CBFEs, acciones a la FIBRAe está obligado a pagar el ISR (30%) sobre la ganancia de capital (valor de venta – valor fiscal) ▪ Puede aplicar diferimiento en el pago de impuestos limitado (reglas distintas a las aplicables en el caso de FIBRAs inmobiliarias). La ganancia generada por el *sponsor* da lugar a un gasto diferido que puede ser disminuido al calcular el resultado fiscal de la FIBRAe, disminuyendo la base gravable atribuible a los inversionistas que no estén exentos del ISR ▪ Distribuciones del resultado fiscal de la FIBRAe al *sponsor*, entre otros participantes, conllevan el pago del ISR (30%)
Sociedades Elegibles	▪ Sociedades promovidas se vuelven transparentes para efectos fiscales por lo que no estarán sujetas al pago del ISR, pero deben determinar el resultado fiscal que será atribuible a los accionistas, incluida a la FIBRAe, en función de su participación accionaria ▪ Distribución de utilidades: no se consideran dividendos – No se aplica la retención del 10% sobre dividendos
Distribuciones (Dividendos)	▪ Determinación del resultado fiscal de la FIBRAe: se considerará el resultado fiscal determinado por las Sociedades Elegibles, la deducción por la amortización del gasto diferido derivado de la adquisición de las acciones de las Sociedades Elegibles a una tasa máxima del 15% anual aplicado sobre la ganancia determinada por el *sponsor* y otras deducciones derivadas de la operación del fideicomiso ▪ Distribución del resultado fiscal: – La FIBRAe no esta sujeta al pago del ISR, salvo por el resultado fiscal no distribuido – Distribuciones de resultado fiscal efectuadas por la FIBRAe sujetas al ISR en manos de los inversionistas, salvo las distribuciones realizadas a AFOREs – En el caso de que las distribuciones excedan el resultado fiscal de la FIBRAe, el exceso será considerado como un reembolso de capital disminuyendo el costo de adquisición de los CBFEs
Tenedores FIBRA E	▪ Distribuciones: AFOREs están exentas de pagar ISR. Inversionistas que no estén exentos pagarán ISR sobre la parte de la distribución del resultado fiscal correspondiente. Los reembolsos de capital no generan ISR ▪ Enajenación de CBFEs: ganancias de capital no son gravables siempre que se realicen en bolsa de valores, excepto para compañías mexicanas

Información de Contacto



Información de Contacto

Alicia Félix (FIBRAeMX)
Directora Financiera
alicia@fibraemx.com
55 1100 6509

Diana Martínez (FIBRAeMX)
Vicepresidente
diana@fibraemx.com
55 1100 6509

Cecilia Jimenez (Santander)
Head & Managing Director ECM México
mcjimenez@santander.com.mx
55 8014 8854

José O'Gorman (Scotiabank)
Head & Managing Director Banca de Inversión México
jose.ogorman@scotiabank.com
55 1473 2504


FIBRAMX