

POLÍTICA AERONÁUTICA TARIFA MAXIMA E INFRAESTRUCTURA



PAC
LISTED
NYSE



Grupo
Aeroportuario
del Pacífico

OBJETIVO DE LA PONENCIA

Toda vez que el proceso de Apertura a la Inversión Privada en el Sistema Aeroportuario Mexicano ha transitado ya por diez años a partir de su puesta en marcha, el objetivo de esta presentación es mostrar sus resultados de manera general, aquellos problemas que se ha enfrentado y su posible corrección.

Todo ello con el fin de seguir garantizando el desarrollo de la infraestructura y equipamiento, así como del incremento en la calidad del servicio.

OBJETIVO DE LA PONENCIA

A. Antecedentes y Diagnostico

B. Propuestas de Solución

C. Conclusiones

Regulación Económica en los Aeropuertos

La SCT estableció Bases de Regulación Tarifaria para una Tarifa Máxima Conjunta de los servicios aeroportuarios.

A. Antecedentes y Diagnostico

B. Propuestas de Solución

C. Conclusiones

- En 1998, la SCT inició el proceso de otorgamiento de concesiones para administrar, operar y explotar 34 aeropuertos del país. Mientras tanto, el AICM y los Aeropuertos de ASA, se mantuvieron con la regulación anterior, siendo la SHCP quien determina sus tarifas.
- En 1999, la Comisión Federal de Competencia (CFC) determinó la inexistencia de condiciones adecuadas de competencia para servicios aeroportuarios, acceso a los aeropuertos y contratos a terceros para la prestación de servicios complementarios.
- Las Bases de Regulación Tarifaria son parte integrante de la concesión, y en ellas se establecen los términos y condiciones de regulación tarifaria de los Grupos Aeroportuarios, destacando:

Mecanismo de establecimientos de los niveles tarifarios de servicios regulados

Método para determinar las tarifas específicas y las tarifas máximas

Periodos de revisión, ajuste y actualización

Modificaciones necesarias resultantes

Metodología para establecer las variables que determinan las tarifas máximas

Procedimiento de supervisión del cumplimiento de la normatividad

Ajustes extraordinarios para corregir las desviaciones en el cumplimiento de la normatividad

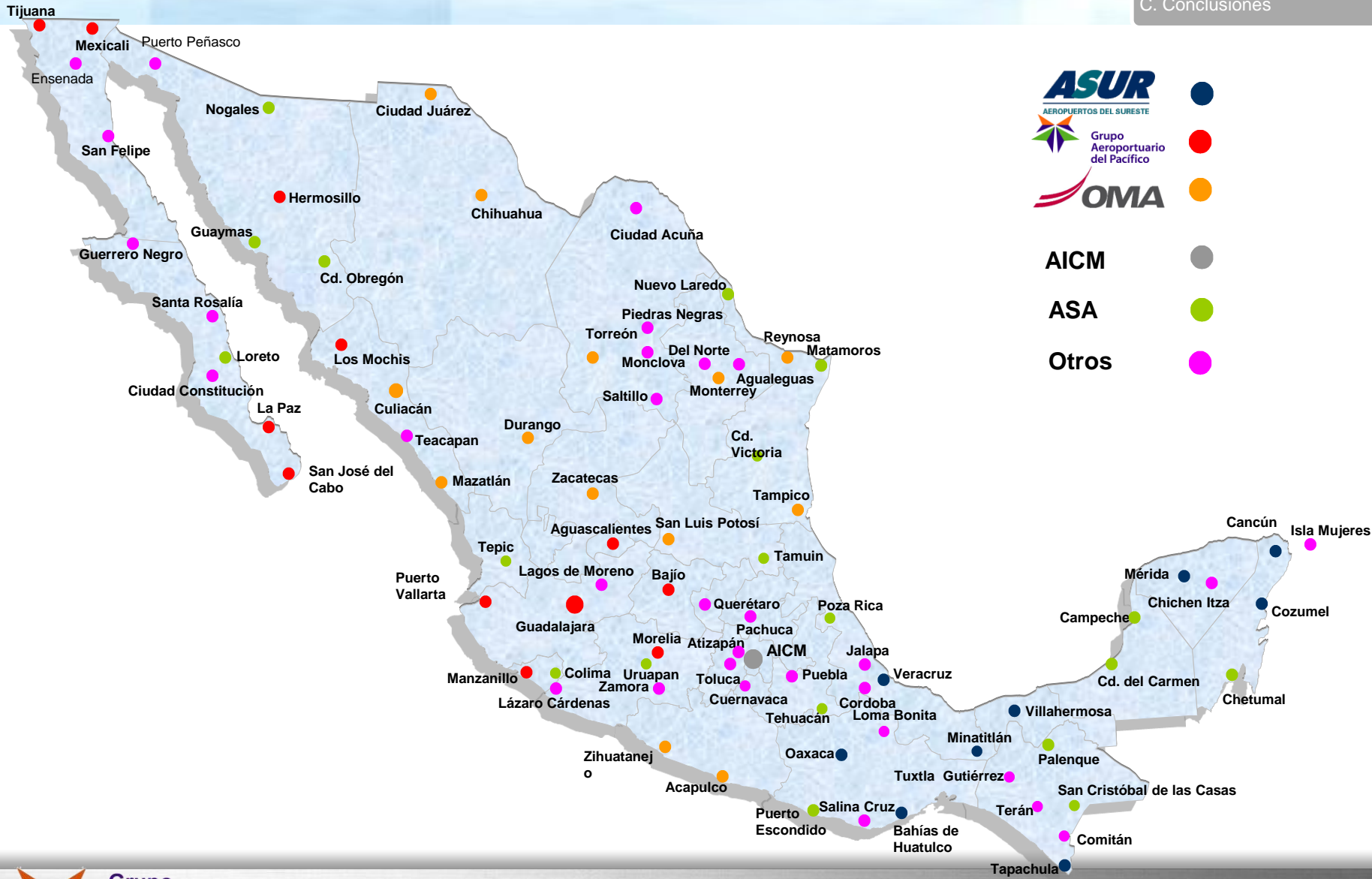
Mapa de Aeropuertos de la República

El 40% de los aeropuertos de la República están concesionados.

A. Antecedentes y Diagnostico

B. Propuestas de Solución

C. Conclusiones



Regulación Económica en los Aeropuertos

El esquema de regulación aeroportuaria permite la flexibilidad en la recuperación de la inversión regulando únicamente los servicios aeroportuarios (dual till), al mismo tiempo que protege al usuario de cobros excesivos estableciendo un ingreso máximo por unidad de tráfico (Tarifa Máxima Conjunta).

A. Antecedentes y Diagnostico

B. Propuestas de Solución

C. Conclusiones

Regulación Tarifaria

Ingresos Regulados

- Cargo a pasajeros (TUA)
- Servicios aeroportuarios, por ej. aterrizaje, plataforma, abordadores mecánicos, pernoctas, etc., cuyas tarifas específicas deben ser registradas para su aplicación y podrán modificarse cada 6 meses.
- Arrendamientos de espacios a aerolíneas y prestadores de servicios
- Contraprestaciones por servicios aeroportuarios y complementarios proporcionados por terceros
- Otros ingresos.

Sujetos al sistema de Tarifa Máxima por Unidad de Tráfico o “Price Cap”

Ingresos no Regulados

- Ingresos por actividades comerciales, por ejemplo, arrendamientos de espacios comerciales, etc.
- Otros ingresos o servicios.

“ Dual Till ”

“Price Cap”

Limita los ingresos regulados que los aeropuertos pueden recibir por unidad de tráfico. De acuerdo con la facultad de la SCT de modificar las Tarifas Máximas y los ajustes por productividad o eficiencia, así como de revisar cada modificación a las mismas o a las tarifas reguladas, se determina por un período de 5 años y se actualiza usando la fórmula: **Tarifa Máxima (Año n) = Tarifa Máxima (Año n-1)* (1-x)**, donde X determina el factor de eficiencia anual (de 1% para este quinquenio y de 0.75% para el próximo). Las Tarifas Máximas ajustadas por eficiencia se actualizan cada 6 meses por inflación, usando el Índice Nacional de Precios al Productor sin petróleo.

Tarifa Máxima Conjunta (TMX)

La TMX se calcula a partir de los flujos futuros descontados generados por los servicios regulados, apoyado en los resultados del PMD aprobado por la SCT, y se ajusta por eficiencia cada año y a precios reales cada 6 meses.

A. Antecedentes y Diagnostico

B. Propuestas de Solución

C. Conclusiones

Fórmula de cálculo de la Tarifa Máxima

$$VPN_n = VT_n + \sum_{n=1}^{15} \frac{[(TM_n \times UT_n) - E_n]}{(1+r)^n}$$

Valor de Referencia¹⁾ o Valor Presente Neto de los flujos de efectivo futuros generados por los servicios regulados

Valor Remanente de los flujos futuros al año n de la concesión

Tarifa Máxima

Unidades de Tráfico

Tasa de descuento o de rendimiento objetivo

Suma de los costos y gastos operativos, sin amortización ni depreciación, más las inversiones reguladas

Factores de Eficiencia

La Tarifa Máxima se ajusta por eficiencia cada año con el objeto de hacer partícipes a los usuarios de los aeropuertos de las mejoras en eficiencia alcanzadas por los concesionarios y se calcula de acuerdo a la siguiente fórmula:

Tarifa Máxima Nueva

$$TM_t = TM_{t-1} (1 - x)$$

X (Factor de eficiencia) = Factor menor a uno y expresado en términos decimales que servirá para ajustar la TM.

TM_{t-1} (Tarifa Máxima Original) Vigente hasta el momento de hacerse el ajuste por eficiencia;

1) Parámetro indicativo para determinar la TM; No constituye garantía del Gobierno Federal; Se calcula a partir de las proyecciones del concesionario en su Plan Maestro

CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA

A. Antecedentes y Diagnóstico

B. Propuestas de Solución

C. Conclusiones

El esquema de regulación aeroportuaria otorga diversos beneficios a todos los involucrados del sistema aeroportuario:

Infraestructura en base a necesidades

- Realización de un Plan Maestro cada cinco años
- Supervisión, revisión y autorización por parte de la SCT.

Reglas claras para inversionistas

- Reglas claras para el cálculo de tarifa máxima.
- Supervisión, revisión y autorización por parte de la SCT.

Sistema transparente y no discriminatorio para los usuarios

- Consulta a través de Comités.
- Supervisión, revisión y autorización por parte de la SCT.
- Aplicación de tarifas de manera no discriminatoria

PROPUESTAS DE SOLUCIÓN

A. Antecedentes y Diagnostico.

B. Propuestas de solución.

C. Conclusiones.

Compensación entre aeropuertos

- El impacto de cualquier inversión mayor en aeropuertos de bajo tráfico genera un impacto sustancial en la TMX.
- Aeropuertos más grandes diluyen su impacto a través de un mayor tráfico de pasajeros.

Tenencia de la tierra

- Certidumbre de posesión del total del área en concesión.
- Reserva Territorial: Futuros crecimientos y Desarrollo a corto plazo.

Pago de la TUA

- La TUA representa el mayor ingreso de los aeropuertos y es la principal fuente de pago de las inversiones en infraestructura.

CONCLUSIONES

A. Antecedentes y Diagnostico.

B. Propuestas de solución.

C. Conclusiones.

Compensación entre aeropuertos

- En la revisión regular (cada 5 años) y una vez establecidas las inversiones del PMD, permitir compensar tarifas altas de aeropuertos pequeños a aquellos que dado su nivel de tráfico pueden absorber los incrementos, sin que ello implique la modificación de la regulación y un incremento sustancial de TMX en otros aeropuertos.

Tenencia de la tierra

- Certidumbre de posesión del total del área en concesión.
- Reserva Territorial claramente conocida por los Gobiernos Estatales y Municipales con el fin de que sean incluidas en sus planes de desarrollo
 - i) Para futuros crecimientos
 - ii) Para desarrollo a corto plazo

Pago de la TUA

- Mayor injerencia por parte de la autoridad a fin de que se cumplan las obligaciones de pago por parte de las aerolíneas a fin de garantizar las inversiones de infraestructura y equipamiento.

Aeropuerto Internacional de Guadalajara

Antes



Ahora



Aeropuerto Internacional de Guadalajara

Antes



Ahora



Aeropuerto Internacional de Tijuana

Antes



Ahora



Aeropuerto Internacional de Tijuana

Antes



Ahora



Aeropuerto Internacional de Los Cabos

Antes



Ahora



Aeropuerto Internacional de Los Cabos

Antes



Ahora





**Grupo
Aeroportuario
del Pacífico**

www.aeropuertosgap.com.mx

Este documento puede contener en las declaraciones ciertas estimaciones. Estas declaraciones son hechos no históricos, y se basan en la visión actual de la administración de GAP de las circunstancias económicas futuras, de las condiciones de la industria, el desempeño de la compañía y resultados financieros. Las palabras “anticipada”, “cree”, “estima”, “espera”, “planea” y otras expresiones similares, relacionadas con la Compañía, tienen la intención de identificar estimaciones o previsiones. Las declaraciones relativas a la declaración o el pago de dividendos, la implementación de la operación principal y estrategias financieras y los planes de inversión de capital, la dirección de operaciones futuras y los factores o las tendencias que afectan la condición financiera, la liquidez o los resultados de operaciones son ejemplos de estimaciones declaradas. Tales declaraciones reflejan la visión actual de la gerencia y están sujetas a varios riesgos e incertidumbres. No hay garantía que los eventos esperados, tendencias o resultados ocurrirán realmente. Las declaraciones están basadas en varias suposiciones y factores, inclusive las condiciones generales económicas y de mercado, condiciones de la industria y los factores de operación. Cualquier cambio en tales suposiciones o factores podrían causar que los resultados reales difieran materialmente de las expectativas actuales.