



Cámara Nacional de Aerotransportes

ASPECTOS DE LA REGULACIÓN ECONÓMICA DE LOS AEROPUERTOS CONCESIONADOS EN LA NUEVA POLÍTICA AERONÁUTICA.

Expositor:

Ing. Tomás O'gorman Gurza

Lic. Carlos Alberto Torres Serrano

Cámara Nacional de Aerotransportes (CANAERO)

Paseo de la Reforma No. 403, Piso 7

Colonia Cuauhtémoc

C.P. 06500 México, D.F.

Teléfono: 52863515 52864000 52864005

Correo Electrónico: canaero@canaero.org.mx

Aspectos de la Regulación sujetos a perfeccionamiento



1. Entrega de los PMD a los usuarios para su evaluación y opinión.

En la práctica los Grupos Aeroportuarios (GA) presentan en los Comités de Operación y Horarios (COH) de cada aeropuerto un resumen de los PMD y ponen a disposición de los interesados una versión impresa en la oficina del administrador del aeropuerto.

Algunos grupos entregan los PMD en forma electrónica para su difusión a los usuarios interesados y en otro caso el grupo puso a disposición, los PMD en sus oficinas de cada aeropuerto a donde acudió el grupo de trabajo a recopilar la información.

La información proporcionada no es completa y varía dependiendo del GA de que se trate. De acuerdo al **Anexo 7** debería contener:

- i. Proyecciones anuales de pasajeros, carga y operaciones para los próximos 15 años;
- ii. Inversiones de capital y su calendarización;
- iii. Estimación de los costos de los servicios y gastos generales y de administración;
- iv. Propuesta de tasa de descuento para cálculo de la TM;
- v. Estimación de implicaciones sobre TM;
- vi. Valor de Referencia (esta variable debería ser conocida desde la fijación de la TM del quinquenio anterior y publicada en DOF junto con las TM aprobadas).

Aspectos de la Regulación sujetos a perfeccionamiento



La entrega de los PMD a los usuarios para su revisión se llevo a cabo con retrasos de hasta tres meses

2. Costo de los servicios, gastos generales y de administración e inversiones de capital propuestas.

Dado el sistema de regulación de “Dual Till” adoptado en México, es indispensable que la información relativa a costos, gastos e inversiones se divida en lo que corresponde a Ingresos Regulado y No Regulados, lo que no sucede en los PMD entregados para revisión.

3. Diferencias en los PMD entregados a los usuarios y los presentados a la DGAC para su autorización.

Los PMD entregados para autorización contemplan cambios, ajustes y adiciones a proyecciones, inversiones, costo y gastos no relacionados con las opiniones y observaciones de los usuarios, y que no es informado a los usuarios.

Lo anterior, y el no contar con información completa, invalida el esfuerzo de la revisión de los PMD y se reduce a un requisito que el concesionario debe cumplir para obtener la aprobación de su PMD.

Aspectos de la Regulación sujetos a perfeccionamiento



4. Versión final de los PMD autorizados

La versión final y completa de los PMD autorizados incluyendo la memoria del cálculo de las TM nunca ha sido del conocimiento de los usuarios lo que le impide conocer el futuro del aeropuerto y poder ajustar su operación.

5. Modificaciones a las proyecciones de pasajeros y carga

Los PMD revisados por los usuarios presentan proyecciones que justifican inversiones altas para posteriormente ajustarlas a la baja sin hacer el correspondiente ajuste a inversiones y costos. En el curso del quinquenio el número de pasajeros reales rebasa la proyección generando ingresos adicionales con una TM artificialmente elevada.

6. Insuficiente justificación de inversiones

Proyectos de alto costo como terminales nuevas, ampliación a las terminales, nuevas pistas y ampliación de plataformas de aterrizaje se presentan sin suficiente evaluación, generalmente solo justificadas con el concepto de Pasajeros en Hora Pico y no con una verdadera evaluación técnica y financiera



7. Modificaciones a programa de inversiones

Se han dado casos en que la DGAC ha autorizado inversiones nuevas o cambios a inversiones autorizadas en el PMD original y cuya aplicación se terminó en el mismo quinquenio, y sin embargo autorizó montos de inversión del mismo proyecto ya terminado en el quinquenio que le sigue para su incorporación en la nueva TM.

8. Inversiones no procedentes total o parcialmente

En los PMD revisados por los usuarios se presentan casos de inversiones no exclusivamente relacionadas con la prestación de servicios regulados como lo señala el **Anexo 7**:

- a. Inversiones que parcial o totalmente deben relacionarse con actividades No Reguladas.
- b. Inversiones relacionadas con actividades administrativas propias del Grupo Aeronáutico.
- c. Inversiones relacionadas con servicios Oficiales de apoyo, como aduanas y migración.
- d. Inversiones relacionadas con servicios complementarios. (Revisión de Equipaje Facturado principalmente).

Aspectos de la Regulación sujetos a perfeccionamiento.



9. Adquisición de terrenos adyacentes al aeropuerto actual.

En el PMD de un Grupo Aeroportuario se incorpora a la lista de inversiones la adquisición ya efectuada de un terreno adyacente al aeropuerto actual para ampliación del mismo, con la consecuente afectación a TM.

10. Inversiones en otros aeropuertos

Grupos Aeroportuarios que han invertido en actividades No Reguladas en otros aeropuertos pertenecientes a otro Grupo.

No se conoce si este tipo de inversión rebasa los límites definidos en las concesiones originales, ya que los montos de inversión se canalizan a través de una nueva subsidiaria del Grupo Aeroportuario con recursos del propio grupo generados exclusivamente por los aeropuertos con los pagos de los usuarios.