



Cámara Nacional de Aerotransportes

ANTECEDENTES Y ASPECTOS DE LA REGULACIÓN ECONÓMICA DE LOS AEROPUERTOS CONCESIONADOS

Expositor:

Ing. Tomás O'gorman Gurza

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



Antecedentes

Previo a la privatización de aeropuertos la Comisión Federal de Competencia emitió opinión en el sentido de que no existen condiciones razonables de competencia para la prestación de Servicios Aeroportuarios, arrendamientos y contraprestaciones para contratos de Servicios Complementarios

Por la razón anterior la SCT estableció Bases de Regulación Tarifaria, mismas que se anexaron a los Títulos de Concesión de cada uno de los aeropuertos como **Anexo 7.**

Posteriormente se integraron en el Reglamento de la Ley de Aeropuertos disposiciones sobre la regulación tarifaria y los Programas Maestros de Desarrollo.

Estos últimos, son parte central de la regulación tarifaria porque deben presentar las propuestas de los grupos aeroportuarios de las variables necesarias para el cálculo de las Tarifas Máximas (TM), y como tal se analizan en este documento en respuesta al tema 5.3 de la Convocatoria.

Existe otra faceta de los Programas Maestros de Desarrollo (PMD) relacionada con la operatividad de los aeropuertos y la planeación y desarrollo de infraestructura cuya evaluación es el primer paso de la revisión de los usuarios.



Antecedentes

Es importante resaltar que los Títulos de Concesión se otorgaron en lo particular a cada uno de los aeropuertos y no al grupo aeroportuario como tal y que la aplicación de las Bases de Regulación es en lo individual a cada aeropuerto. ([Anexo 1](#) esquema de organización de un grupo aeroportuario)

Los aeropuertos son personas morales, y como tal son la contraparte en los contratos mercantiles que establecen los usuarios para la prestación de los servicios y los responsables de otorgar los servicios de acuerdo a la normatividad vigente.

En el diseño de la regulación aeroportuaria la SCT optó por el método conocido como “Dual Till” que consiste en separar los ingresos del aeropuerto en Regulados y No Regulados aplicando la regulación solo a los servicios aeroportuarios, arrendamientos a las aerolíneas y contraprestaciones de los servicios complementarios, dejando al concesionario en libertad de operar y cobrar los servicios no regulados. (Básicamente comerciales y estacionamientos).

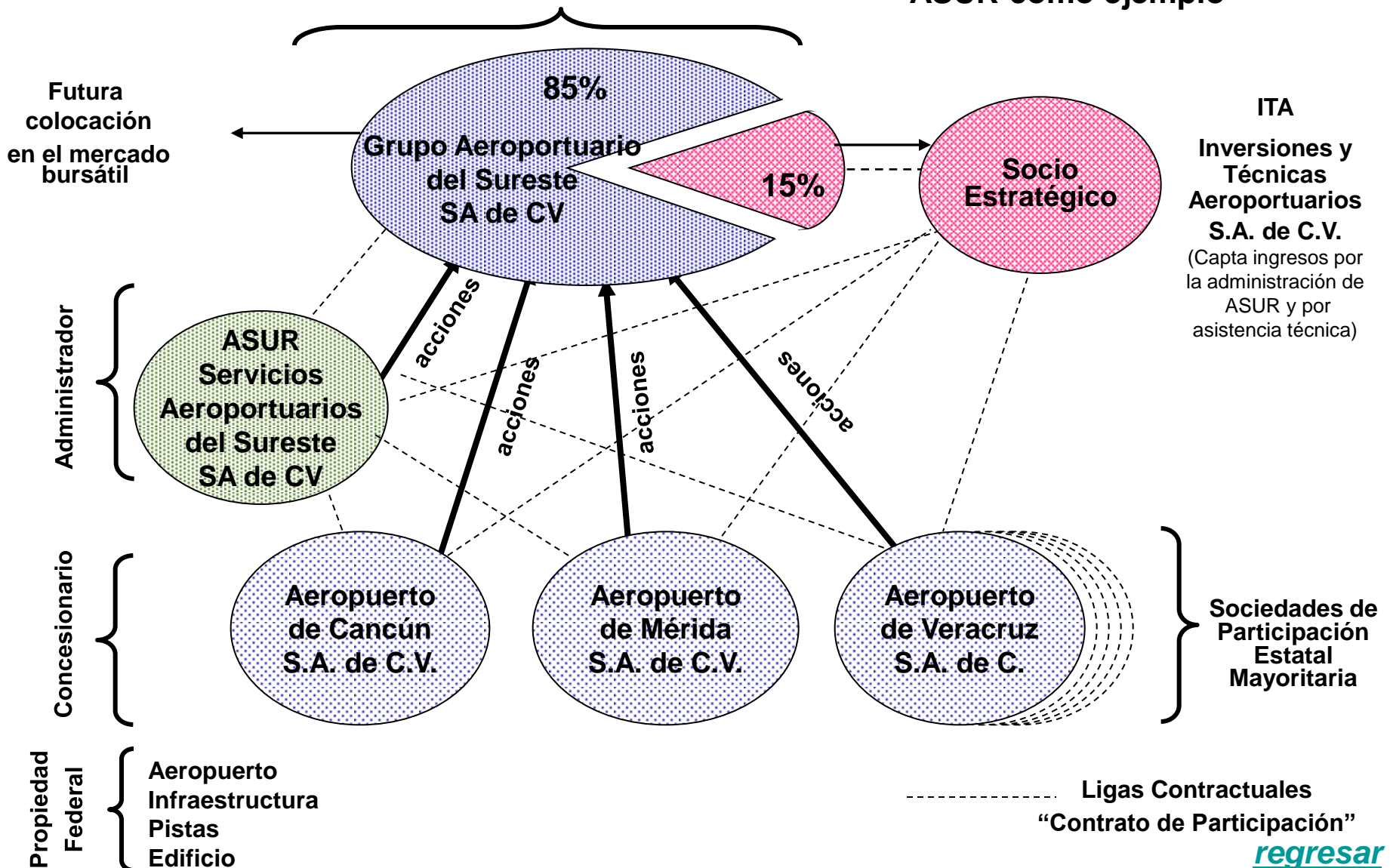
Lo anterior difiere de la regulación “Single Till” en que se regula el ingreso total permitiendo que los ingresos comerciales reduzcan los costos a los usuarios de servicios aeroportuarios. (Por ejemplo en Estados Unidos, donde los aeropuertos no pueden tener utilidades por tratarse de un servicio público y el aeropuerto de Heathrow. (ver esquema en [Anexo 2](#)))

Esquema Original de la composición de un Grupo Aeroportuario

Anexo 1

100% a Fideicomiso NAFINSA

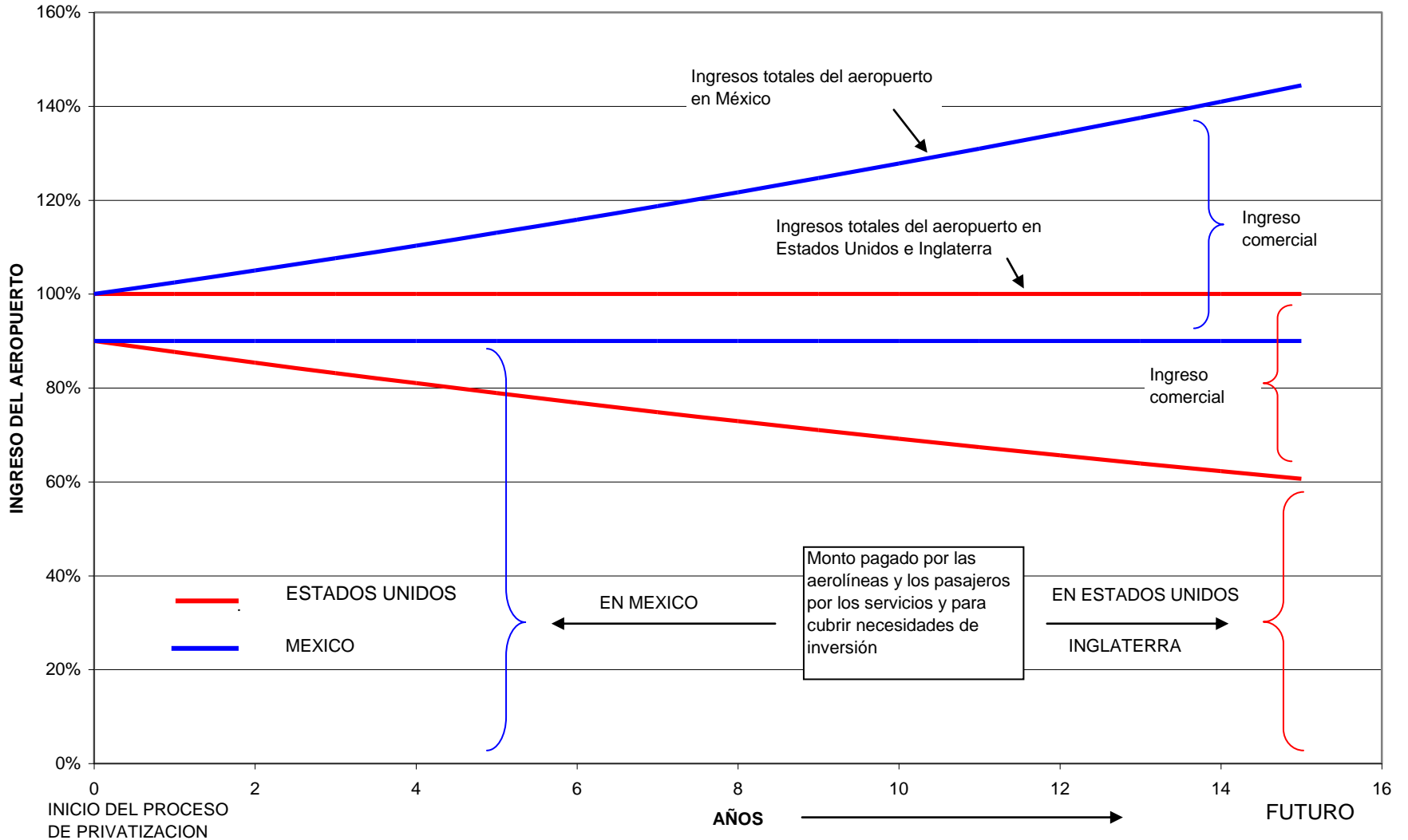
ASUR como ejemplo



→ De acuerdo a la versión original del Contrato de Participación

Anexo 2

COMPARACION DE LAS TENDENCIAS ENTRE LOS AEROPUERTOS EN MEXICO Y EN LOS ESTADOS UNIDOS E INGLATERRA.



Participación de CANAERO



A partir de 2003 CANAERO integró un Grupo de Trabajo en que participan representantes de las aerolíneas afiliadas con el objeto de llevar a cabo el análisis de los Programas Maestros de Desarrollo que permitan a las aerolíneas entregar en los Comités de Operación y Horarios de cada aeropuerto sus opiniones y observaciones como lo marca el Reglamento de la Ley de Aeropuertos.

A partir de 2008 la SCT estuvo de acuerdo en establecer una serie de juntas DGAC-CANAERO con el objetivo de revisar los Programas Maestros de Desarrollo en que básicamente la Cámara pudo exponer y ampliar sus opiniones ante funcionarios de la DGAC.

En el curso de estos trabajos encontramos aspectos de la regulación que en opinión de los representantes de las aerolíneas y de la propia Cámara pueden ser perfeccionados en beneficio del sector y que deberán ser incluidos en la Nueva Política Aeronáutica Nacional.

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 a CANAERO los PMD en forma electrónica para su difusión a los usuarios interesados y en otro caso el grupo puso a disposición de los interesados 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 llevó 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 a la DGAC para su autorización (después de la evaluación de los usuarios) contemplan cambios, ajustes y adiciones a proyecciones, inversiones, costo y gastos que no son informado a los usuarios.

Lo anterior, y el no contar con información completa, invalida el esfuerzo de la revisión de los PMD por parte de los usuarios 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 les impide revisar la determinación de la TM y conocer el futuro del aeropuerto para poder ajustar su estrategias y programar sus operación.

5. Modificaciones a las proyecciones de pasajeros y carga

Los PMD entregados para revisión de 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 ingreso adicionales con una TM artificialmente elevada.

6. Insuficiente justificación de inversiones

Proyectos de alto costo como terminales nuevas, ampliación a las terminales, nuevas pistas de aterrizaje, carreteos y ampliación de plataformas se presentan sin suficiente evaluación, generalmente solo justificadas con el concepto de Pasajeros u operaciones 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 intención de recuperar vía TM futura la inversión que ya efectuaron, con la consecuente afectación a TM y al costo de los servicios Regulados.

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.