



Regulación Económica en Aeropuertos

Carlos A. Torres S.

Objetivo

- ① Existen aspectos de la regulación económica de los aeropuertos que deben precisarse para fomentar la transparencia y una relación positiva entre aerolíneas y aeropuertos.
- ② Sin que esto implique un detrimento de las facultades y obligaciones de supervisión de la autoridad, una mayor transparencia fomentaría la autorregulación del sector, toda vez que permitiría que los usuarios de los servicios de los aeropuertos dar seguimiento a la ejecución de las inversiones realizadas en los mismos.
- ③ Se requiere fortalecer a las áreas específicas de DGAC que revisan los Programas Maestros de Desarrollo (PMD) de los Aeropuertos, mismas que, actualmente, cuentan con recursos limitados.

Relación entre aerolíneas y aeropuertos

Legalmente son servicios diferentes

- Concesiones y permisos regulados en distintas leyes.
- Prohibición de integración vertical. Límite accionario de 5% para aerolíneas en aeropuertos y viceversa.

Económicamente se trata de una canasta de bienes

- Al celebrar un contrato de transporte aéreo, el pasajero necesariamente deberá utilizar la infraestructura aeroportuaria.
- Los aeropuertos son proveedores de ciertos servicios, tanto para las aerolíneas como para los pasajeros. Son un recurso indispensable.

Comercialmente existe una relación de interdependencia, a través del tráfico de pasajeros

- Para los grupos aeroportuarios sujetos a regulación de tarifas por parte de la SCT, los servicios aeroportuarios regulados representan entre 70% y 81% de sus ingresos .
- Entre los servicios aeroportuarios destacan los ingresos provenientes de la Tarifa por Uso de Aeropuerto (TUA), que representan en promedio alrededor de 80% de los ingresos regulados y más de la mitad de los ingresos totales.

Para establecer el precio de los servicios aeroportuarios, existe una relación mediada por la SCT durante la revisión de los Programas Maestros de Desarrollo, cuyas deficiencias normativas generan desconfianza entre los usuarios y los concesionarios de aeropuertos.

Proceso de Revisión de los PMDs

Calidad de la información

- Por normatividad aeronáutica, la información que se presenta a los usuarios es menor a la que se presenta a la autoridad, por lo cual su opinión se emite con información incompleta --vgr. gastos y costos que se requieren para el cálculo de la Tarifa Máxima Conjunta.
- Respecto a la información que sí tienen los usuarios, la normatividad no garantiza que sea la misma que los concesionarios de aeropuertos presentan a la SCT, por lo cual su opinión se emite con información que también es incierta.
- Los usuarios no conocen el resultado final de la revisión –PMDs finalmente autorizados por SCT o modificaciones a los mismos--, por lo cual los usuarios tampoco saben para qué sirve su opinión.
- Durante los siguientes cinco años, la ejecución de las inversiones autorizadas en los PMDs se realizan sin que los usuarios tengan elementos para emitir una opinión al respecto.
- Los usuarios sólo conocen a ciencia cierta cuánto van a tener que pagar por servicios cuando se publican las tarifas específicas en el Diario Oficial de la Federación.

Dual Till

- Para funcionar adecuadamente, requiere ciertos elementos que deben estar normados, idealmente, con formatos específicos.
- Una **definición clara** de los servicios y actividades que se incluirán en la Tarifa Máxima Conjunta como parte de los **servicios regulados**.
 - La regulación sólo menciona que serán los servicios aeroportuarios y los arrendamientos y contraprestaciones relacionadas con servicios complementarios.
 - Si el aeropuerto contrata a un tercero para prestar servicios complementarios, los usuarios pagan el precio total al tercero, pero sólo computa la contraprestación al aeropuerto (15%) para efectos del cálculo de la Tarifa Máxima Conjunta.
- Información detallada y medible sobre la metodología para la asignación de costos, ingresos y activos entre **actividades aeronáuticas y comerciales**, incluyendo el uso de áreas, gastos y personal común, recomendándose una auditoría independiente y exhaustiva sobre este punto.
 - Estos criterios contables específicos no existen en México.
 - Los usuarios desconocen si existe algún formato o circular establecida por la autoridad aeronáutica para que los aeropuertos clasifiquen de este modo sus inversiones, gastos e ingresos.

Dual Till

- Costos de las actividades no aeronáuticas valuados como una unidad de negocio (stand- alone basis).
 - Se desconoce si esto sucede de esta manera ante SCT. La única referencia son los informes a la bolsa de valores de los concesionarios que cotizan en bolsa.
- Planes de inversión que claramente identifiquen el gasto por tipo de tarifa.
 - Sólo se conocen los planes de inversión de la tarifa aeronáutica.
- La tasa de descuento aplicable a las actividades aeronáuticas debe reflejar el menor riesgo asociado a estos ingresos.



Papel de la SCT

- Tiene el rol de árbitro entre aeropuertos y usuarios
 - En la normatividad no queda claro hasta dónde puede llegar en la modificación de las inversiones y premisas del PMD.
 - La normatividad bursátil podría interpretarse como un impedimento para interactuar con los usuarios por sus contradicciones con la normatividad aeronáutica.
 - No está obligada a reportar las razones por las cuales no consideró la opinión de los usuarios.
 - Falta de recursos especializados al interior de la dependencia en cantidad suficiente.



Propuesta

- 1 Establecer formatos específicos para la presentación de la información que requiere la revisión de los PMDs, evitando distintos criterios entre Grupos Aeroportuarios.
- 2 Establecer las bases normativas para que los usuarios emitan su opinión con base en la misma información que se presenta en SCT.
- 3 Fomentar la transparencia en cuanto al PMD finalmente aprobado, así como sus posteriores modificaciones, y los reportes anuales de cumplimiento de los programas de inversión en los aeropuertos.





Conclusiones

- ① Los aeropuertos y sus usuarios son parte de una misma cadena de servicio.
- ② Una relación con base en la desconfianza como sucede actualmente, no beneficia a los consumidores ni a la aviación.
- ③ La transparencia y el fortalecimiento de la autoridad a través de las reformas normativas necesarias facilitarían modificar la dinámica de esta relación.