



DERECHO POR EL USO, GOCE O APROVECHAMIENTO DEL ESPACIO AÉREO MEXICANO

Octubre de 2010



Objetivo

- El esquema de cobro por los servicios a la aeronavegación en México no se adapta a la base de costo y reinversión en el sector que recomienda la OACI, sino que se ha convertido en una fuente de financiamiento de otros rubros del presupuesto federal.
- Adicionalmente, las aerolíneas norteamericanas no pagan directamente por estos servicios en sus operaciones domésticas, lo cual constituye una desventaja competitiva frente a las aerolíneas nacionales.
- La política aeronáutica debe revalorar el esquema actual y evitar que el cobro por los servicios a la aeronavegación se convierta en un negocio recaudatorio en perjuicio del desarrollo de la aviación civil en México.



**LEY FEDERAL DE
DERECHOS**





Recomendaciones de la OACI

La gestión del tránsito aéreo contribuye substancialmente a la **seguridad** en la aviación. Contar con servicios a la navegación aérea que sean gestionados de manera eficiente es esencial para el sano desarrollo de las operaciones aéreas. La gestión eficiente del tránsito también contribuye de manera sustancial a la reducción de las emisiones de la aviación y la **protección del medioambiente**.

Base de Costos

El Consejo considera que, como principio general, cuando se provean servicios de navegación aérea para uso internacional, los ANSP [prestadores de servicios a la navegación aérea] pueden exigir de los usuarios que sufraguen su parte de los costos correspondientes; al mismo tiempo, **no debería pretenderse que la aviación civil internacional cubriera gastos que no le son propiamente asignables**.

Reinversión en el Sector

El Consejo considera que un derecho es un gravamen **destinado y aplicado específicamente para sufragar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil**, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos.

No se siguen en México....



- El marco normativo de este cobro esta previsto en la fracción I del **Artículo 289** de la Ley Federal de Derechos (LFD), en la se menciona que las aeronaves pagarán por el número de kilómetros volados en el espacio aéreo mexicano de acuerdo con la **distancia ortodrómica** publicada por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Los usuarios son los obligados a autodeterminarse y pagar el derecho correspondiente, de acuerdo con el cálculo de kilómetros volados que a su vez depende de la envergadura de las aeronaves.

| Aeronave | Envergadura | Cuota por KM volado | |
|-----------------|-------------------------------|---------------------|--------|
| | | 2007-2008 | 2009 |
| Grandes | De más de 38.0 mts | \$5.63 | \$6.22 |
| Medianas | Entre 25.0 y 38 mts | \$3.76 | \$4.15 |
| Pequeñas Tipo B | Entre 16.7 y 25.0 mts | \$1.30 | \$1.44 |
| Pequeñas Tipo A | Hasta 16.7 mts y helicópteros | \$0.16 | \$0.18 |

- Este concepto de cobro aplica para vuelos nacionales (Mex-Mex), internacionales (Mex-resto del mundo), y para los sobrevuelos internacionales, para los cuales se medirá la distancia ortodrómica entre los puntos de entrada y/o salida del espacio aéreo mexicano.



Cálculo de derechos generados

El ejercicio consistió en calcular los derechos generados en el 2007, 2008 y 2009 por la fracción I del Art. 289 para la totalidad de las aerolíneas nacionales y extranjeras que utilizan el espacio aéreo mexicano.

Los datos utilizados fueron sólo con **información pública de la propia autoridad:**

- 1) Información de origen-destino** para los destinos nacionales, internacionales y sobrevuelos de aviones de servicio regular del 2007 -2009. *Fuente: DGAC – SCT*
- 2) Tabla de distancias ortodrómicas** para cada una de las rutas, publicadas en el 2002 y 2004. *Fuente: DGAC – SCT*
- 3) Cuotas por kilómetro volado**, según envergadura de las aeronaves. *Fuente: LFD 2007 y 2009.*
- 4) Flota** de aerolíneas nacionales y extranjeras. *Fuente: websites de aerolíneas*

En el caso de los destinos nacionales se realizó el siguiente cálculo para cada una de las rutas de servicio regular y no regular correspondientes al periodo, como se muestra a continuación.

| Origen Destino | # de vuelos (a) | Clasificación avión % de Flota | (a)*(b) = (c) | Distancia Ortodrómica (d) | Cuota (e) | TOTAL (c)*(d)*(e) |
|----------------|-----------------|--------------------------------|---------------|---------------------------|-----------|-------------------|
| MEX - TIJ | 8,549 | Mediano 90% | 7,694 | 2,298 | \$3.76 | 69.1 mdp |
| | | Grande 10% | 855 | | \$5.63 | 11.5 mdp |
| CUN - MTY | 2,555 | Mediano 90% | 2,300 | 1,447 | \$3.76 | 12.5 mdp |
| | | Grande 10% | 255 | | \$5.63 | 2.08 mdp |

Nota: Los datos corresponden al 2007.

Es importante mencionar que a partir de la información de los vuelos de las aerolíneas, se supusieron los porcentajes para clasificar la flota aérea, ya que la cuota depende de esta variable. Adicionalmente se sabe que la flota de las aerolíneas de “bajo costo” únicamente utilizan aviones de clasificación mediana.

En el caso de los destinos internacionales y los sobrevuelos en el espacio aéreo mexicano de servicio regular y no regular se consideraron las combinaciones de rutas, de la siguiente forma;

| Origen Destino | # de vuelos (a) | Clasificación avión % de Flota | (a)*(b) = (c) | Distancia Ortodrómica (d) | Cuota (e) | TOTAL (c)*(d)*(e) |
|----------------|-----------------|--------------------------------|---------------|---------------------------|-----------|-------------------|
| MEX - LAX | 5,543 | Mediano 75% | 4,157 | 2,176 | \$3.76 | 34.0 mdp |
| | | Grande 25% | 1,386 | | \$5.63 | 19.9 mdp |
| | | | | | | |
| MAD- MEX | 1,142 | Mediano 75% | 856 | 722 | \$3.76 | 2.32 mdp |
| | | Grande 25% | 286 | | \$5.63 | 1.16 mdp |

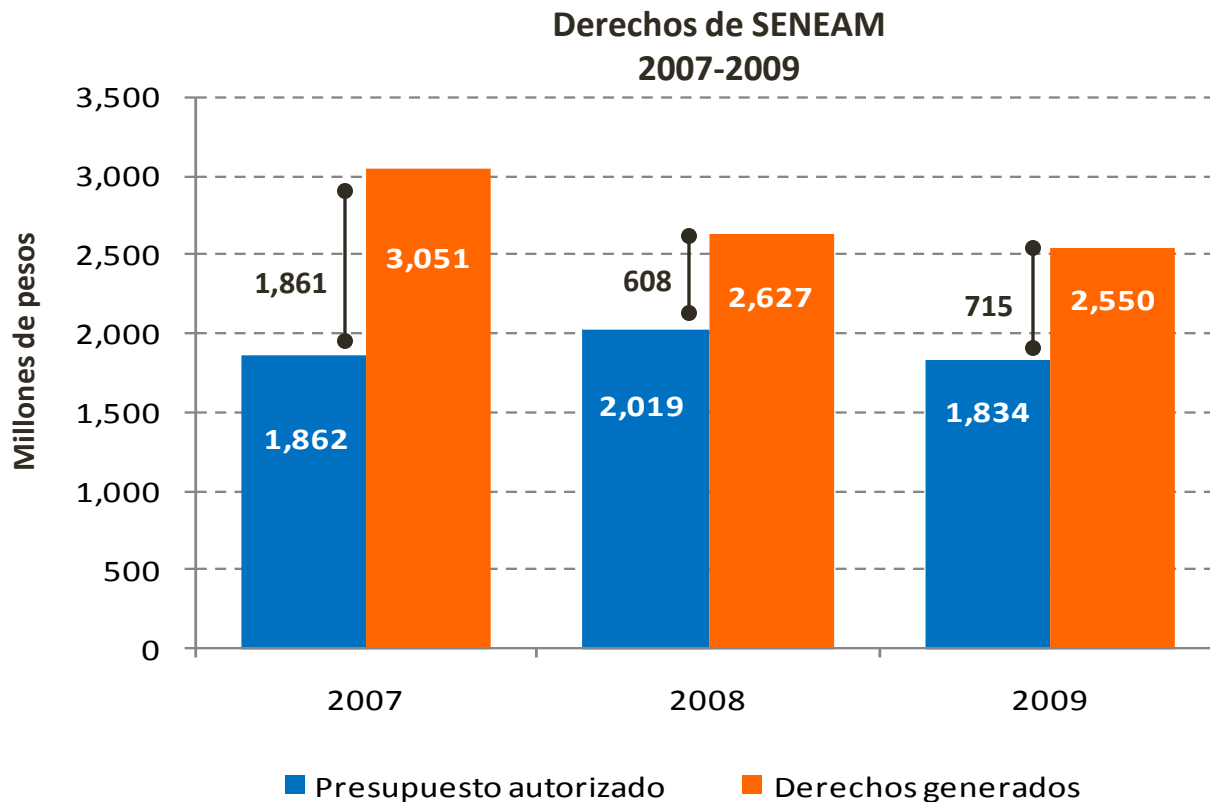
Nota: Los datos corresponden al 2007.

Por tratarse de vuelos de largo alcance, se decidió modificar el supuesto por uno mas realista para dividir la composición de la flota utilizada por las aerolíneas. No obstante, en caso de que la composición de aviones grandes fuese mayor al 25%, esto generaría mayores derechos, lo cual no modifica el sentido del ejercicio.



Resultados de la estimación

Los cálculos realizados para los destinos nacionales e internacionales en cada uno de los ejercicios fiscales periodo 2007-2009, arrojaron los siguientes resultados:



*Fuente: Estadísticas de la Dirección General de Aeronáutica Civil. 2007-2009 .SCT.
Presupuesto de Egresos de la Federación 2007-2009. Ramo 09 - SCT.*



El peor de los mundos....

Las aerolíneas pagan de mas y el Seneam no tiene asegurados los recursos que requiere sus retos futuros.

Al no estar etiquetados los recursos, el sector aeronáutico financia otros rubros del presupuesto federal, creando una presión adicional sobre el precio de los boletos.

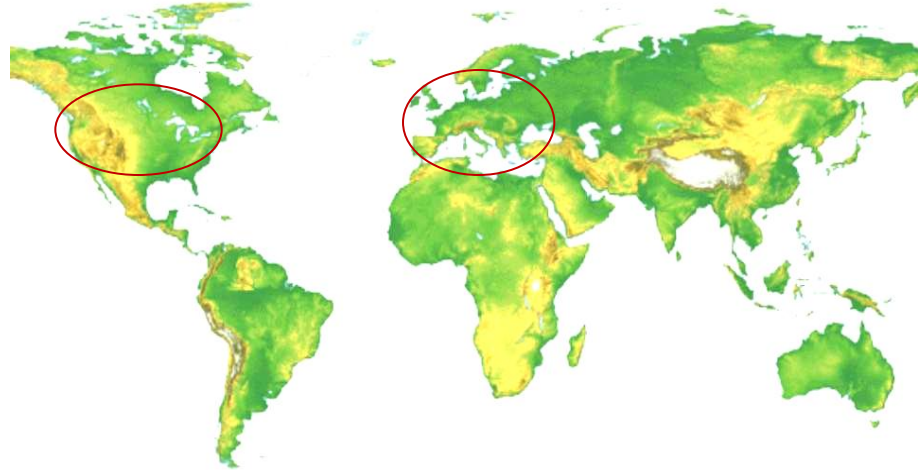
En México, mediante Ley se pueden destinar contribuciones a un gasto público específico. De esta misma manera, se pueden hacer las modificaciones administrativas necesarias.





Usan otros esquemas para su aviación doméstica

- En el caso de nuestro país, al igual que los países europeos, los costos son cubiertos por las aerolíneas como parte de sus costos de operación.
- Esta situación contrasta con el caso de EU en donde los cargos son cubiertos por los pasajeros. Es decir, este costo se encuentra fuera del balance de las aerolíneas.
- Tomando en consideración que EU es nuestro principal socio comercial y que el tráfico con aquel país representa la mayor parte de las operaciones regulares internacionales desde y hacia México, esta diferencia reduce la competitividad de las aerolíneas mexicanas.



Considerando que:

- Los cargos por los servicios a la aeronavegación generan derechos a favor del Estado por un monto superior al costo de prestar el servicio;
- El monto que deben pagar las aerolíneas sigue aumentando;
- El Seneam no tiene asegurados los recursos que necesita.

Se propone:

- (i) Dotar al Seneam de autonomía financiera y presupuestal, considerando su transformación en un organismo descentralizado o, inclusive, en una empresa de participación estatal mayoritaria;
- (ii) Etiquetar el monto de los derechos a la aeronavegación al fortalecimiento del Seneam y de la autoridad aeronáutica.
- (iii) Establecer reservas financieras para mitigar el riesgo de una reducción inesperada de los ingresos de Seneam y éste mantenga un equilibrio entre el costo de sus operaciones y los ingresos que genera por la prestación de sus servicios.

Todas las autoridades involucradas deben participar

La Administración Pública Federal es una sola y no puede fragmentarse en perjuicio de los particulares.

Los usuarios de los servicios de Seneam deben pagar lo justo

Evitar que un criterio puramente recaudatorio sea el que prevalezca en el sector

Lo importante debe prevalecer

Que sean los criterios técnicos de seguridad y protección del medioambiente los que prevalezcan en la relación de Seneam con los usuarios de sus servicios.

Y la discusión puede avanzar...

Hacia el punto en que se encuentra en otros países, donde se discuten los criterios contables que se utilizan para evaluar la base de costos y saber si los recursos se están utilizando de manera eficiente.