

Resienten los grupos aeroportuarios alza en pago de derechos

• La reconfiguración regulatoria acordada con los grupos reducirá el TUA en las terminales 10% en promedio: Jorge Nuño

• PÁG. 4-5

GAP
2.67% de su valor en la Bolsa perdió ayer.

ASUR
1.96% fue el retroceso bursátil de la aerolínea.

OMA
0.19% ganó, tras iniciar la jornada con pérdida.

Reducción inmediata

Ajuste regulatorio en aeropuertos privados bajará TUA 10%: SICT

• Jorge Nuño, titular de la dependencia espera que a inicio del próximo año comiencen a reflejarse en los pasajes aéreos los efectos de actualizar las bases de cálculo de las tarifas aeroportuarias

Se avecina una reducción de precio de los pasajes aéreos en México. En ello confía la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), cabeza de la regulación aeronáutica del país.

¿Cuál es la razón? Que la actualización de las bases de regulación tarifaria de los aeropuertos privados del país — acordada este jueves — motivará en lo inmediato una reducción promedio de la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA) de 10%, afirma Jorge Nuño, titular de la SICT.

“Por lo menos de inmediato tiene que bajar la TUA 10%”, comentó en entrevista.

La TUA es una de las tarifas que cobran los aeropuertos por sus servicios. Está incluida en el precio de los pasajes aéreos y es recaudada por las aerolíneas.

En México los concesionarios de aeropuertos son el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), el Grupo Aeroportuario Centro Norte (OMA) y el Grupo Aeroportuario del Sureste (Asur).

Ayer jueves, el gobierno anunció que pactó con ellos la actualización de las bases de regu-



lación tarifaria y el incremento de la tasa de su contribución de derechos de 5% a 9% de sus ingresos brutos anuales.

“Estas actualizaciones son significativas, pues marca la primera vez en más de dos décadas que se revisa y ajusta las bases de regulación y la tarifa de contribución para las concesiones aeroportuarias en el país”, informaron en un comunicado conjunto la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y la SICT.

El anuncio se dio prácticamente dos semanas después de que las empresas afectadas anunciaron a sus inversionistas que la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), que está sectorizada en la SICT, les había notificado la intención de realizar los cambios regulatorios.

El 9 de octubre, la autoridad informó que había entablado diálogo con las empresas y que el objetivo de las modificaciones era “la reducción del costo de los servicios aeroportuarios que impactan en el precio de los pasajes aéreos”.

Impacto en pasajes

¿Cuándo podría verse reflejada la mencionada reducción de la TUA en el precio de los boletos de avión? Jorge Nuño es optimista. “A principios de 2024”, vislumbra.

En este 2023, la TUA más alta para vuelos nacionales la cobra el aeropuerto de Culiacán (administrado por OMA), con un importe de 822.15

pesos. Mientras que la más baja es la del aeropuerto de Cancún (administrado por Asur), con 260 pesos.

Para el caso de vuelos internacionales, Mazatlán (OMA) está en la punta, con 1,338.57 pesos, mientras que el aeropuerto de Mexicali (administrado por GAP) es el más barato, con 385.89 pesos.

Pero el titular de la SICT aclara: no solo la TUA tendría

modificaciones, pues la actualización de la regulación tarifaria implicó ajustar el modelo que se utiliza para el cálculo de la llamada tarifa máxima conjunta (TAC), que es la tarifa máxima ponderada que incluye las tarifas de todos los servicios por los que cobran los aeropuertos, no solo la TUA.

Hablamos de las tarifas de los servicios que utilizan las aerolíneas, como uso de plataformas, abordadores mecánicos y pernoctas, pero también arrendamientos de espacios para mostradores, salas especiales y otras contraprestaciones.

“Ganas por lo que haces”

En esencia, explica Jorge Nuño, el nuevo modelo es uno basado en costo por servicio, es decir, que los aeropuertos

únicamente pueden incluir en la fórmula de cálculo de la TAC los costos estrictamente necesarios para la producción de los servicios aeroportuarios.

Eso deja de lado, por ejemplo, los costos de financiamiento. “Una cosa bien importante es que en el modelo de tarifas basadas en costo por servicio ganas por lo que pones, ganas por lo que haces, no por lo que no haces. O sea, el financiamiento es básicamente, como dicen en inglés, un pass-through”, explica.

La filosofía de estos cambios no es nueva en México, acota, pues un modelo de estas características se ha utilizado desde hace años para el cálculo de las tarifas por el servicio de transporte de gas natural por ductos.

“No me vas a cobrar rendimientos de capital por haber puesto un crédito. Eso yo creo que es uno de los principales

cambios (respecto del modelo anterior)”, refiere.

De manera que, independientemente de los ajustes ya pactados para la TUA, en las próximas revisiones de los planes maestros de desarrollo (PMD) de los grupos aeroportuarios se verían los efectos del nuevo modelo en el resto de las tarifas.

“Vienen secuencialmente las revisiones a las tarifas, la primera que es de Asur es en enero. Después vendrá GAP y después vendrá OMA. Entonces esos descuentos se tienen que mantener a lo largo de esos periodos y cuando se generen las revisiones, pues se resetean ya los nuevos números, se calculan con las nuevas tasas y lo que tendremos que ver reflejado son menores tarifas de uso aeroportuario y también menores tarifas también de los otros servicios”, dijo Nuño Lara.

En México los grupos aeroportuarios deben presentar a la autoridad aeronáutica (la AFAC) sus PMD cada cinco años, con los planes de inversión que contemplan para el mantenimiento y expansión de sus aeropuertos concesionados.

Los grupos aeroportuarios tiene calendarizadas las revisio-

nes de sus PMD. A finales de este 2023 lo hará Asur para el periodo 2024-2028; GAP, en 2024, para su el lapso 2025-2029 y OMA, en 2025, para el plazo 2026-2030.

Exposición a cambios

El aeropuerto con la menor exposición a estas modificaciones es Asur, ya que solo 72% de sus ingresos provienen de México y de estos el 63.9% son regulados. En el caso de GAP el 95% de sus ingresos son provenientes de sus operaciones en México en tanto el 76% son regulados.

Finalmente, OMA tiene la mayor exposición porque el 100% de sus ingresos están en México y el 76% provienen de ingresos regulados.

El aeropuerto con la menor exposición a estas modificaciones es Asur ya que depende menos de sus ingresos generados en México, al poseer una concesión aeroportuaria en Puerto Rico (Aeropuerto de San Juan) y las de algunos aeropuertos en Colombia.

En el caso de GAP el 95% de sus ingresos son provenientes de sus operaciones en México en tanto el

76% son regulados. OMA tiene la mayor exposición a los cambios regulatorios porque el

100% de sus ingresos están en México

y el 76% provienen de ingresos regulados.





Una cosa bien importante es que en el modelo de tarifas basadas en costo por servicio ganas por lo que pones, ganas por lo que haces, no por lo que no haces. O sea, el financiamiento es básicamente, como dicen en inglés, un pass through”

Jorge Nuño Lara,
TITULAR DE LA SICT

¿Cómo es la regulación tarifaria de los aeropuertos?

La regulación tarifaria de los aeropuertos se regula en los artículos 67, 68 y 70 de la Ley de Aeropuertos, así como en los artículos 137 al 145 del reglamento de dicha ley. Además, está plasmada en el Anexo 7 de los títulos de concesión de los operadores.



La regulación establece un ingreso máximo por unidad de tráfico (UT) que los operadores pueden recibir. Cada UT equivale a un pasajero o 100 kilogramos de carga.



Este ingreso está regulado por la Tarifa Máxima Conjunta (TMC), que es una tarifa ponderada que incluye las tarifas de todos los servicios por los que cobra el aeropuerto, tanto a pasajeros como a aerolíneas.



La principal tarifa para pasajeros es la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA), que se incluye en el precio de los pasajes de avión y es recaudada por las aerolíneas.



A las aerolíneas, el aeropuerto cobra por uso de plataformas, abordadores mecánicos, pernoctas, arrendamientos de espacios entre otros servicios aeroportuarios.



La TMC se determina para períodos quinquenales y se revisa su cumplimiento anualmente.



Las variables para el cálculo de la TMC las debe aprobar la AFAC y de acuerdo con los cambios pactados con los grupos aeroportuarios, en adelante solo incluirán los costos estrictamente necesarios para la prestación de los servicios de los aeropuertos.

Elaborado por: Nombre Apellido / Introgático: Alex J. Ríos

Los grupos aeroportuarios en México:



GAP
Tiene 12 aeropuertos concesionados, siendo el de Guadalajara el más importante. En el 2022 transportó a **50.8 millones** de pasajeros y obtuvo ingresos en el país por **26,011 millones de pesos**.



ASUR
Tiene nueve aeropuertos concesionados, siendo el de Cancún el más importante. En el 2022 transportó a **39.5 millones de personas** y generó ingresos por **18,512 millones de pesos**.



OMA
Tiene 13 aeropuertos concesionados, siendo el de Monterrey el más importante. En el 2022 transportó a **23.2 millones de pasajeros** y obtuvo ingresos por **11,935 millones de pesos**.





En México, alrededor de 60% de los ingresos que obtienen los grupos aeroportuarios proviene de tarifas reguladas. Ebis ut .
FOTO: CUAR OSCURO.

