

## 7. Promover la competencia en servicios aeroportuarios.

### PROBLEMA

Cuando un usuario compra un boleto de avión no solamente usará los servicios que la aerolínea presta, sino también una serie de servicios que proveen los aeropuertos en el origen y destino del vuelo. De hecho el 35% del costo del boleto de avión puede asociarse con cargos de terceros que nada tienen que ver con los costos de la aerolínea. Este porcentaje incluye, además de los servicios aeroportuarios, pagos como IVA, los derechos de aviación, derechos de migración, etc. Lo mismo sucede en el transporte aéreo de carga. Por este motivo, en 2010, el promedio de la tarifa máxima por estos servicios fue de \$133.81 pesos por pasajero o 100kg de carga.

Los servicios que los aeropuertos prestan hacen posible el transporte aéreo, y la eficiencia en su provisión es fundamental para la competitividad de este sector. La falta de competencia en estos servicios encarece los boletos para los consumidores y el transporte aéreo de la carga.

Como resultado de esto, de 1995 a 2009 las tarifas aeroportuarias se incrementaron en 44% en México. Además, aproximadamente el 85% de las tarifas son trasladadas al pasajero y la aerolínea absorbe sólo el 15% de éstos<sup>9</sup>.

### ¿QUÉ SE TIENE QUE HACER?

Se debe promover el intercambio de información entre usuarios y prestadores de servicios aeroportuarios, es decir, entre grupos aeroportuarios y aerolíneas.

Por otro lado, determinar las tarifas aeroportuarias basándolas en proyecciones a 15 años Planes Maestros de Desarrollo incrementa el margen de error. Valdría la pena revisar la regulación de los Planes Maestros de Desarrollo y dar a conocer la versión final de los mismos a las aerolíneas. Funcionar con mayor información permitiría a las aerolíneas tomar decisiones más acertadas.

También es necesario, regular otros tipos de ingresos como los comerciales que hoy en día no se regulan lo que requiere revisar los títulos de concesión de los aeropuertos para evitar más violaciones.

Finalmente es necesario revisar algunos aspectos de la Ley Aeroportuaria, la cual lleva 16 años vigente y en la que no se consideran algunos factores. Por ejemplo, incluso cuando en teoría los aeropuertos están habilitados para funcionar las 24 horas, sólo por la mañana operan bajo tarifas normales; por la noche se cobran tarifas “extras” para las aerolíneas que deseen utilizar algunos aeropuertos, lo cual va en detrimento de la competencia<sup>10</sup>.

### ¿QUÉ SE LOGRA CON LA PROPUESTA?

Asegurar servicios aeroportuarios de buena calidad para los pasajeros en las terminales. Además, esta medida contribuye a la disminución de los precios del transporte aéreo. Por otro lado, la prestación de servicios aeroportuarios eficientes contribuye a una mejora en los servicios de las aerolíneas. De esta manera, el transporte aéreo se convierte en un medio más atractivo para los usuarios.

<sup>2</sup> Airport benchmarking in Latin America: efficiency, governance and pricing. Tomás Serebrisky

<sup>3</sup> Reforma. Piden modernizar la ley aeroportuaria.24/junio/2011

## ¿QUÉ SE HA HECHO?

Por parte de la DGAC ha habido un intento por mejorar los sistemas de información, sin embargo la limitación de presupuesto y personal ata de manos al regulador.

El órgano regulador también ha pedido una modernización a la Ley Aeroportuaria argumentando que algunas de las reglas actuales propician tensión entre aerolíneas y aeropuertos, y afectan a los usuarios.

FUENTE: CIDAC