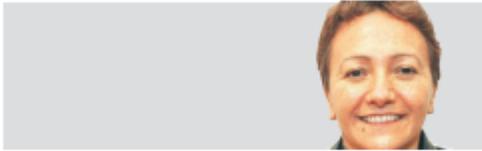




DESPEGUES Y ATERRIZAJES

Rosario Avilés

raviles0829@gmail.com



Aeropuertos: subsidios cruzados

Hace dos semanas inició una controversia sobre si los Grupos Aeroportuarios tienen demasiadas utilidades, si la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA) es excesiva y si la contraprestación que estos grupos le pagan al gobierno federal es suficiente y adecuada. Esta semana, finalmente, la incógnita se despejó cuando los legisladores incluyeron en la Ley Federal de Derechos un artículo, el 220-A, donde se establece que “Las personas titulares de concesiones... aeroportuarias determinarán el derecho, por cada ejercicio fiscal, aplicando la tasa del 9%, a la suma de los ingresos brutos por servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, señalados en la Ley de Aeropuertos y su reglamento, conforme a sus estados financieros dictaminados...”

Los ingresos que se generen por este concepto se destinarán a las secretarías de la Defensa Nacional y de Marina, para que subsidien los grupos aeroportuarios de estas dependencias; es decir, el Olmeca-Maya-Mexica y Casiopea, ambos de reciente creación y que absorberán las terminales aéreas que tenía en custodia Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), más el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) y el que inaugurará próximamente el inquilino de Palacio Nacional en Tulum, en el caso de Sedena; así como el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) y el de Toluca, en el caso de la Marina.

Al mismo tiempo, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) anunció un acuerdo con los Grupos Aeroportuarios para modificar las bases de regulación aeroportuaria, así como un ajuste en las contribuciones aeroportuarias (es decir, el texto antes dicho que los diputados habían ya incluido en la Ley de Derechos) que pasará del 5 al 9% sobre los ingresos brutos del concesionario.

En pocas palabras, lo que ocurrió es que las Bases de Regulación Aeroportuaria se modificaron para que la contraprestación que suelen pagar los grupos aeroportuarios (privados) subsidien a las terminales aéreas del Estado, en manos de las fuerzas armadas. Una manera de darle la vuelta al asunto de los Bonos del NAIM que los grupos aeroportuarios dijeron que absorberían sólo si se les incrementaban los años de concesión.

Pero como de todos modos Juan te llamas, el gobierno encontró la forma de subsidiar la operación de los aeropuertos deficitarios, hoy en manos de las fuerzas armadas, para no tener que cargarle al presupuesto federal un nuevo rubro, pero sí lograr que Sedena y Marina le aceptaran la encomienda. O sea: “sí somos obedientes, pero dónde leemos”. Leerán en el artículo 220-A de la LFD.

En fin, que con eso aparentemente se acaba este capítulo, excepto porque los grupos aeroportuarios “no son solos” (como dirían las abuelitas). Están acompañados de los grupos de inversionistas extranjeros (BlackRock, Aberdeen, Fidelity, Vanguard, Polaris, etc.) los cuales suelen mover millones y millones en capital de inversión y además, les gustan los chiles en nogada. En otras palabras: esos platillos se los comen fríos.

Ya veremos en qué acaba el capítulo, pero por lo pronto la bolsa volvió a caer justo como ocurrió hace quince días. Se espera que la TUA se reduzca como consecuencia de este movimiento, pero de eso, ya hablaremos.

LO OÍ EN 123.45:

Además, se debe investigar y hacer justicia en el caso de Mexicana de Aviación: anular las irregularidades, castigar a los responsables y resarcirle a los trabajadores su patrimonio ●