



# Aumento de impuestos se acordó con grupos aeroportuarios: SICT y SHCP

Ninguno de los afectados ratificó que se trató de un convenio

DORA VILLANUEVA

El incremento en las contribuciones de los grupos aeroportuarios Sureste (Asur), del Pacífico (Gap) y Centro Norte (Oma) vía derechos, de 5 a 9 por ciento como proporción de sus ingresos brutos anuales, fue acordado con los concesionarios cuando también se negoció el ajuste en la fórmula para topas sus tarifas, informaron las secretarías de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y de Hacienda y Crédito Público (SHCP).

El 18 de octubre, durante la discusión de la Ley Federal de Derechos 2024 en la Cámara de Diputados, Morena introdujo y aprobó un nuevo artículo –no incluido en la versión que el Ejecutivo envió– para que los concesionarios del sector aéreo paguen 9 por ciento anual de sus ingresos brutos, con el propósito de financiar, a través de un nuevo fideicomiso, el sistema aeroportuario que administrará el Ejército.

La SICT y la SHCP informaron ayer que el incremento de 5 por ciento vigente a 9 por ciento para el próximo año en el pago de derechos como proporción de los ingresos brutos de los grupos aeroportuarios, es producto de un acuerdo con Asur, Gap y Oma, y forma parte

del paquete de negociaciones en las que también se acordaron nuevas bases de regulación tarifaria, que ya habían sido comunicadas a los concesionarios el 4 de octubre.

Son dos los cambios que anteceden al comunicado del gobierno federal y que modifican el marco financiero con el que venían trabajando los grupos aeroportuarios. Uno es el incremento en la tasa de derechos, el cual sólo se podía determinar a través de la Ley Federal de Derechos 2024 que la Cámara de Diputados tiene facultad de aprobar; de inicio no fue parte de la propuesta que Hacienda envió a los legisladores.

El segundo es la modificación a la fórmula con base en la cual se determinan las tarifas aeroportuarias y que está establecida en el Anexo 7 de los títulos de concesión que datan de 1999. La SICT puede hacer ajustes extraordinarios en este punto cuando, después del vencimiento anual, se determina que en el año anterior las inversiones o parte de ellas no se realizaron según el Plan Maestro de Desarrollo de los concesionarios, y cuando los ingresos totales obtenidos por la prestación de servicios regulados entre el total de unidades de tráfico hayan excedido la tarifa máxima.

“Estas actualizaciones son significativas, pues marcan la primera vez en más de dos décadas que se revisan y ajustan las bases de regulación y la tarifa de contribución para las concesiones aeroportuarias en el país”, informaron.

Pese a que el gobierno federal destacó que el incremento en la tasa de derechos fueron acordados con

los grupos aeroportuarios, Asur informó en un comunicado a la bolsa que luego de que el 4 de octubre recibió una primera notificación de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) sobre el tema tarifario, el 19 de octubre el órgano desconcentrado de la SICT le hizo llegar un alcance al oficio original.

No zanjó ni reafirmó la idea de que los cambios fueron producto de un “acuerdo”, como difundieron la SICT y la SHCP.

“Asur actualmente está evaluando los cambios implementados por la AFAC, y los impactos que esto pudiera tener en la empresa, resultados de operación y condición financiera”, expuso el grupo aeroportuario sin actualizar su postura sobre el incremento en la tasa de derechos, que el pleno de la Cámara de Diputados elevó del 5 a 9 por ciento.

Gap también informó que la AFAC le notificó del alcance a las modificaciones anunciadas el 4 de octubre de 2023. Si bien estas bases tienen una aplicación inmediata, respetan el Plan Maestro Desarrollo y las Tarifas Máximas vigentes, aprobadas en la última revisión tarifaria para el periodo 2020-2024, “por lo que cualquier modificación a las tarifas ocurriría a partir del primero de enero 2025, una vez que termine el proceso de revisión ordinaria de Tarifa Máxima Conjunta y Plan Maestro de Desarrollo para el periodo 2025-2029”, detalló.

Hasta el momento Oma no ha publicado información adicional respecto a lo reportado por la SICT y la SHCP.



▲ Es la primera vez en más de dos décadas que se revisan y ajustan las bases de regulación y la tarifa de contribución para las concesiones aeroportuarias. Foto *La Jornada*