



Ven piso “poco parejo” en cobro aeroportuario

Mientras a las terminales privadas se les exige 9%, a públicas se les pide 5% de los ingresos, opinan

SARA CANTERA

—sara.cantera@eluniversal.com.mx

El acuerdo entre el gobierno federal y los grupos aeroportuarios privados para que las contribuciones de esos concesionarios pasen de 5% a 9% de sus ingresos brutos representa un “piso no parejo” para la iniciativa privada, opinan expertos.

“La Ley Federal de Derechos está incorporando un porcentaje pagadero con base en las utilidades brutas de los grupos a la Tesorería de la Federación, vía algunos fideicomisos, para apoyar a los aeropuertos del gobierno; desde nuestro punto de vista, hay que revisarlo con cuidado, porque no hay piso parejo”, dijo Juan Carlos Machorro, socio de la firma Santamarina y Steta, y experto en derecho aeronáutico.

“A los concesionarios privados

les cobras 9% y a los grupos aeroportuarios del Estado se les cobra 5%. No hay equidad ni proporcionalidad, esenciales en un tema de carácter fiscal. Es un área de vulnerabilidad de esta reforma”.

El pasado 18 de octubre la Cámara de Diputados aprobó la Ley Federal de Derechos, donde contempla el alza de pago de derechos sobre ingresos brutos anuales por la operación de aeropuertos federales a Grupo Aeroportuario del Sureste (Asur), Grupo Aeroportuario del Centro Norte (OMA) y Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP).

Machorro considera “no pro-aeroportuarios a apoyar a su propia competencia, que son aeropuertos del gobierno, vía la contribución que cobra el mismo gobierno.

“No hay una estructura transparente y sensata de cobro de un derecho de los [aeropuertos privados] para operar los públicos”, apuntó.

Además de incrementar el pago de derechos, los grupos aeroportuarios están negociando con autoridades la reducción de la Tarifa Máxima Conjunta (TMC), luego de que el



gobierno quiere reducirla 10%, tomando en cuenta que es un conjunto de otras tarifas.

Machorro comentó que la Comisión Federal de Competencia Económica (Cofece) resolvió hace años que no había competencia abierta en el mercado y que los aeropuertos son monopolios naturales.

“Si eso se sostiene después de 20 años, habría que ver qué opinión tiene la Cofece, y si esto se sostiene. Idealmente, habría un proceso de negociación, con base en datos duros y confiables entre la autoridad y cada grupo aeroportuario”, apuntó.

De acuerdo con GAP, en la negociación para bajar la TMC se respetarán las tarifas máximas vigentes para 2020-2024, por lo que cualquier modificación ocurriría a partir del 1 de enero de 2025.

Para Rogelio Rodríguez, titular de posgrado de la Cátedra de Derecho Aéreo y Espacial de la Facultad de Derecho de la UNAM, el problema con las tarifas que cobran los grupos aeroportuarios data de 1998, cuando se privatizaron paquetes de aeropuertos a tres grupos. ●

1998**AÑO DESDE
EL CUAL**

se cobran las tarifas a los grupos aeroportuarios, cuando se privatizaron.

JUAN CARLOS MACHORRO

Socio de la firma
Santamarina y Steta

“No hay una estructura transparente y sensata de cobro de un derecho de los [aeropuertos privados] para operar los públicos”



PERIÓDICO

PÁGINA

FECHA

SECCIÓN

 **EL UNIVERSAL**
EL GRAN DIARIO DE MÉXICO

21

24/10/2023

LEGISLATIVO



ARCHIVO EL UNIVERSAL

En los aeropuertos hacía falta competencia, de acuerdo con un dictamen de la Comisión Federal de Competencia de hace años, indican expertos.