

## Reestructuración del Sistema Aeroportuario Mexicano

En 1995 el Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000, estableció que se debería contar con una infraestructura adecuada, moderna, y eficiente en la red aeroportuaria del país.

Con este fundamento, el 9 de febrero de 1998 se publicaron en el Diario Oficial de la Federación los Lineamientos Generales para la Apertura a la Inversión en el Sistema Aeroportuario Mexicano.

Dichos lineamientos tienen el propósito de que la apertura a la inversión en el Sistema Aeroportuario Mexicano se desarrolle conforme a los objetivos establecidos por el Gobierno Federal, definiendo las diferentes fases del proceso de reestructuración de dicho Sistema.

Así es como el Gobierno Federal, a través de la SCT, definió como prioritario, consolidar y modernizar la red aeroportuaria mexicana, mejorar la calidad, acceso y eficiencia de los servicios a través de la participación del sector privado.

Hasta el año de 1998, Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) administró y operó 60 aeropuertos.

ASA ha atendido las necesidades de infraestructura y proporcionado por sí, o por conducto de terceros, los servicios aeroportuarios; pero es necesario lograr un desarrollo acorde a la tendencia del sector y del crecimiento del país, con la participación de la iniciativa privada.

Es por eso que en la actualidad se vive un proceso de licitación para la colocación de títulos representativos del capital social.

Dentro del marco legal de este importante proceso, la ley de aeropuertos fomenta la modernización de la infraestructura y tiene como aspectos fundamentales, concesiones integrales otorgadas por la SCT, períodos de hasta 50 años, prorrogable, con participación accionaria limitada.

Asimismo afirma que el estado seguirá ejerciendo la rectoría del espacio aéreo, radioayudas, telecomunicaciones e información aeronáutica.

Los principios fundamentales son promover un proceso equitativo, objetivo y expedito.



Propiciar la participación de inversionistas y operadores de calidad, capacidad y solvencia técnica, operativa, administrativa, financiera y moral.

Respetar los derechos de los trabajadores conforme a la ley y asegurar para el Estado las mejores condiciones disponibles en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

A partir de ello, se evaluaron diversas alternativas de agrupamiento de aeropuertos que incluyeron desde la concesión de los 35 aeropuertos en una sola red, hasta la administración por concesionarios independientes en cada aeropuerto.

Del universo de alternativas, se eligió la distribución de aeropuertos en cuatro grupos regionales: **AICM** independiente, Sureste 9 aeropuertos, Pacífico 12 aeropuertos y Centro Norte 13 aeropuertos.

Esta alternativa se eligió por ser la que mejor satisface los objetivos y criterios del proceso de apertura a la inversión, concilia los intereses de los usuarios y cumple con las expectativas del mercado.

Cada grupo es lo suficientemente atractivo para incentivar el interés de inversionistas potenciales: cumple con una masa crítica mínima en términos de pasajeros e ingresos, así como con una adecuada proporción de pasajeros internacionales, que representa un potencial para el desarrollo de actividades comerciales.

Adicionalmente, facilita una comparación en cuanto a la calidad de los servicios e indicadores de desempeño tanto para los grupos en su conjunto, como para los aeropuertos de manera individual.

Permite la aplicación de un marco regulatorio sencillo y transparente que resulta en un esquema aceptable para los usuarios, especialmente a las líneas aéreas quienes perciben alto riesgo en el caso de un solo concesionario para todo el sistema.

Considera al **AICM** de manera independiente, el cual es comparable internacionalmente y puede ser más sencillo de asimilar por los inversionistas potenciales.

En este sentido, **Aeropuertos y Servicios Auxiliares** en preparación al proceso de apertura a la inversión creó cuatro Unidades de Negocios, definiendo la estructura organizacional,



presupuestal y administrativa necesarias para la operación independiente de éstas y los aeropuertos que las integran.

Derivado de lo anterior, en el mes de mayo de 1998 se constituyeron legalmente las sociedades controladoras de aeropuertos como empresas de participación estatal temporal mayoritaria, denominadas:

**Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A. de C.V.**

**Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. de C.V.**

**Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A. de C.V.**

**Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.**

Estas últimas constituyeron, por cada uno de los aeropuertos de su grupo, una sociedad concesionaria como empresa de participación estatal temporal mayoritaria, otorgándoseles el título de concesión del aeropuerto correspondiente, por lo que son responsables de su administración y operación.

Las sociedades controladoras serán propietarias del 100% (menos una acción) de las sociedades concesionarias del grupo de aeropuertos respectivo.

Asimismo y con el objeto de asesorar en aspectos técnicos, de ingeniería, administrativos, financieros, de procesamiento y control de datos, de supervisión, de organización de mercadotecnia y en general, cualquier clase de servicios que requieran las empresas concesionarias, se constituyó una sociedad de servicios aeroportuarios por cada Grupo.

Tomado de "Lineamientos Generales para la Apertura a la Inversión en el Sistema Aeroportuario Mexicano" y "Reestructuración del Sistema Aeroportuario Mexicano", Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

