

**< CON POLÍTICA AERONÁUTICA >**

# Firmas buscan mejorar sus costos de operación

**POR MIRIAM PAREDES**

miriam.paredes@gimm.com.mx

Las **aerolíneas** nacionales buscarían una mayor certeza jurídica y económica a través de la política aeronáutica, que se estima para este año, basada en una mejor estructura de costos en aeropuertos y servicios con el objetivo de transmitirlo al mercado explicó Gerardo Herrera, académico de la Universidad Iberoamericana.

Según la Cámara Nacional de Aerotransportes (Canaero) 35 por ciento del costo de un boleto de avión se destina a ingresos de terceros como el Derecho de No Inmigrante (DNI) Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo (Seneam), Tarifa Única Aeroportuaria (TUA), Seguridad e IVA.

Otro 40 por ciento corresponde a costos relativamente inflexibles como el combustible, legislación laboral y servicios aeroportuarios.

Mientras que sólo 25 por ciento está en manos de las **aerolíneas** como los gastos operativos o arrendamientos.

## Modificaciones

El especialista agregó que si 60 por ciento de la industria se concentra en el mercado de bajo costo, lo lógico es que se busque modificar costos de operación y a su vez blindar una certeza económica, es decir, garantizar que exista un retorno de inversión a través de un mercado competitivo.

Así como evitar los “cielos abiertos”, que permitiría la entrada de empresas extranjeras a servir en ciudades del interior de la República, por ejemplo.

Herrera dijo también que se buscaría una seguridad en

cuanto a la asignación de rutas y slots (horarios de aterrizaje y despegue), concesiones, etcétera, siempre y cuando se cumpla con los requisitos.

“Evitar que la discrecionalidad de las autoridades pueda afectar sus operaciones y planes de crecimiento”.

Por su parte, Guillermo Heredia, presidente de la Canaero, agregó que en las mesas de trabajo se buscarán las bases de un desarrollo sostenible del sector aeronáutico.

Se deberán revisar las reglas fiscales, impositivas y

operativas a modo que se permita un crecimiento con equidad, seguridad y certeza jurídica, es decir, que la legislación permita competencia, dijo.

## Aerolíneas de bajo costo

Negó que las **aerolíneas** de bajo costo pudieran buscar reflejar sus propios intereses en la política aeronáutica, sino más bien dijo hay que considerar los factores de precios y costos y hacerlos más racionalizados.

“La política no va dirigida a empresas sino a todo el sector aeronáutico”.

## Principales asignaciones

Cuatro de cada 10 pesos del valor de un avión se asignan para combustible, y los servicios aeroportuarios principalmente.

(Estructura % del costo de un boleto de avión)

**40%**  
Costos relativamente inflexibles como el combustible, legislación laboral y servicios aeroportuarios

**35%**  
Derecho de No Inmigrante (DNI), servicios a la navegación en el espacio aéreo, Tarifa Única Aeroportuaria (TUA), seguridad e IVA

**25%**  
Gastos operativos o arrendamientos

**60**  
**POR CIENTO**  
de la industria aérea nacional reporta una concentración de su mercado en operaciones de bajo costo

**4**  
**EMPRESAS**  
de origen nacional dieron servicio a 8.1 millones de pasajeros durante los primeros cinco meses del año

FUENTE: Cámara Nacional de Aerotransportes (Canaero)

