



Palacio Legislativo de San Lázaro, 29 de agosto de 2007

Transcripción de la reunión de trabajo de la Comisión de Transportes de la honorable Cámara de Diputados, LX Legislatura, llevada a cabo hoy miércoles en la sala de juntas del PRI.

El secretario diputado Jesús Ramírez Stabros: ... atender la convocatoria que hicimos para platicar con los grupos aeroportuarios del país. Están los tres grupos aeroportuarios del país, con diputados de la subcomisión de infraestructura aeroportuaria de la Comisión de Transporte de la Cámara de Diputados.

Está con nosotros dos diputados, su servidor Jesús Ramírez, el diputado Tomás del Toro de Acción Nacional, el diputado Santiago del PRD y su servidor Jesús Ramírez Stabros, del Partido Revolucionario Institucional.

Yo no quiero hacer más preámbulos, quiero nada más comentar que el tema de la relación de los grupos aeroportuarios, es asunto oportuno, es un tema que causa polémica y que hay inquietudes en el Congreso, también en la Cámara de Senadores, tuve la oportunidad de tener algunas reuniones con algunos senadores y existe un ambiente, me parece que poco favorable para hacer algunas cuestiones con la imagen de los grupos aeroportuarios en cuanto al apoyo que están llevando a cabo al desarrollo de la aeronáutica nacional por un lado y a la accesibilidad que puede tener incluso la autoridad ha hacer algunas negociaciones.

Hay en el Congreso algunas iniciativas de algunos diputados, no pertenecientes a la Comisión de Transporte, pero diputados federales, iniciativas que sostienen en la exposición de motivos o solicitan modificaciones a los regímenes de concesión, revisiones muy claras o muy sentidas en cuanto a la atención de los grupos aeroportuarios con algunos quejosos, pasajeros, líneas aéreas, etcétera. Calificándolos en un momento dado, como gente que interrumpe o cuestiones que están interrumpiendo el desarrollo de la aviación, el desarrollo nacional.

Son denuncias serias a final de cuentas que la vía para ir las limando y para ir avanzando, me parece que es el diálogo, por ello la convocatoria y abrir los espacios, decirles que cuentan ustedes con la subcomisión y con la Comisión de Transporte como un espacio de diálogo permanente, para poder apoyarnos mutuamente en las respuestas que haya que dar al país y desde luego a los usuarios y a los interesados en estos temas.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes

Miércoles 29 de agosto de 2007

Turno 1, hoja 2, vdm

Yo quiero con esta introducción, plantearlos, simple y sencillamente ponerlo en la mesa, me parece la obligación nuestra y sobre eso, empezar a tejer hoy en la reunión que vayamos teniendo ¿Algún comentario de los diputados?

El diputado *Tomas del Toro* : Gracias. Buenos días a todos, bienvenidos. Simplemente enmarcar respecto de no nada más el atender nuestra responsabilidad, sino poner muy claro el punto, respecto de lo que significa prácticamente la economía del país, para su evolución, para su geografía, para la conectividad del mismo, tener realmente una red, un esquema, una infraestructura aeroportuaria de primer mundo. Estamos por naturaleza compitiendo con el resto del planeta, no es ninguna sorpresa el declarar que tenemos décadas de rezago y que hoy tenemos a grandes pasos ir atendiendo todos aquellos rezagos.

Rezagos que deberán eliminarse y en consecuencia, apoyar a la rentabilidad, a la puntualidad y a la competitividad de las aerolíneas nacionales, así como las preferencias que estamos en busca de ellas, respecto de turismo, respecto la detonación económica que le urge al país y que seguramente tenemos una serie de puntos, que debidamente armonizados podrán llevarnos a obtener sin duda alguna, todos estos aspectos. Nuevamente bienvenidos y gracias por las presentaciones que se sirvan dar.

El secretario diputado Jesús Ramírez Stabros: Diputado, por favor.

El diputado *López Beerra* : Buenos días. Nos da mucho gusto que estén aquí para atender algunos puntos que consideramos importantes.

En primer lugar, sabemos de antemano que nuestro país requiere de gente decida y con capacidad para entrar en este mundo de la competencia. Para ello, es muy importante tener presente, con qué estructura, con qué medios contamos. Para ser competitivos, primero debemos de resolver algunos asuntos que creemos que son de vital importancia para el desarrollo aeronáutico en nuestro país.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 1, hoja 3, vdm

Hay algunos puntos que ustedes muy bien los conocen y yo creo que podemos llegar a un entendimiento de cómo poder plantear algo interesante para que esto verdaderamente entre en una competencia internacional y de esta manera tengamos el desarrollo del país, que todos queremos. Bienvenidos y espero que los resultados sean sumamente positivos. Muy amables.

El secretario diputado Jesús Ramírez Stabros: Fernando Lerdo de Tejada, por favor.

El ciudadano Fernando Lerdo de Tejada: Gracias, diputados. Muy buenos días. Muchas gracias en primer lugar por recibarnos, sabemos que están ustedes a unos días de iniciar el período ordinario de sesiones y que están en el análisis de temas de enorme relevancia para la nación y del cual, todos estamos atentos.

Por ese motivo, les agradecemos todavía más la invitación que nos hicieran para estar con ustedes aquí en la subcomisión. En un tema que consideramos que es de la mayor relevancia para la ciudadanía y del cual la opinión pública, por supuesto está muy atenta. La idea es darles a ustedes una visión de cómo está la situación aeroportuaria del país, cuál es su estado actual y cómo vemos el futuro en adelante.

Para ello, tenemos a los tres grupos aeroportuarios del país. Por parte de OMA está el ingeniero Luis Zárate Rocha y el ingeniero Rubén López Barrera. Por parte de AZUR, tenemos al licenciado Adolfo Castro Rivas y al licenciado Claudio Góngora Morales y por parte de Grupo Aeroportuario del Pacífico, tenemos al ingeniero Jorge Sales Martínez y tenemos al licenciado Sergio Flores Ochoa.

De tal manera, que están aquí los tres grupos aeroportuarios y si el presidente así nos lo autoriza, la idea sería hacerles una presentación que no nos llevaría más allá, de diez minutos. Un poquito para plantear el contexto de dónde venimos y cómo vemos las cosas y después de esta presentación. Darles a los grupos, a estos tres grupos cinco minutos para que hiciesen algún comentario, planteamiento específico de sus grupos correspondientes y después abrir a las preguntas y respuestas que ustedes así determinen.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 1, hoja 4, vdm

Si el presidente nos los autoriza, iniciaríamos con esta presentación y le pediríamos al licenciado Adolfo Castro Rivas, que es el director de Grupo Azur, que hiciera la presentación a nombre de los tres grupos. Adolfo, si eres tan amable.

El licenciado Adolfo Castro Rivas: Gracias Fernando. Nuevamente agradecer la oportunidad que nos brindan y sobre todo, el abrir este canal de comunicación entre los grupos aeroportuarios y la Cámara de Diputados y esperemos que este canal permanezca abierto en lo futuro.

El día de hoy queremos presentarles a ustedes, tres temas principales: el proceso de apertura a la inversión privada del sistema aeroportuario mexicano, el programa de inversiones de los aeropuertos a la fecha y el marco regulatorio en el que se realizan nuestras actividades.

Finalmente, hacerles una invitación para que ustedes puedan visitar en forma directa y platicar con cada uno de los grupos en particular y tener ese canal de información clara, transparente de primera mano.

Es cierto que ustedes y seguramente en la función que tienen, recorren muchos aeropuertos del país. Sé que Jesús tiene otra experiencia y de alguna forma tiene un poquito más de esa visión del aeropuerto completo. Pero es importante señalar, que en el caso de un pasajero cuando hace su recorrido en las instalaciones de los aeropuertos, no alcanza a ver realmente lo que implica la infraestructura aeroportuaria.

Puedo decirles que en términos generales de infraestructura aeroportuaria, no sólo son las terminales, sino que realmente nuestros aeropuertos en la mayoría de los casos, tienen cerca de cientos de hectáreas que tienen que mantener en la forma adecuada de acuerdo a las regulaciones que así lo establecen.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 1, hoja 5, vdm

Comienzo nuestra exposición con el primer tema, que es el proceso de apertura a la inversión privada. Como antecedente, puedo decirles que esto ocurrió ya hace cerca de 12 años. Fue en el año de 1995, cuando se da el inicio de este proceso.

Con objeto a estudio lo he dividido en cuatro sesiones. La primera es el cambio al marco regulatorio. La segunda, el Comité de Reestructura. La tercera, el proceso de venta de las acciones. Finalmente el proceso de operación de las empresas, público-privadas...

(sigue turno 2)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Miércoles 29 de agosto de 2007

Turno 2, hoja 1, baag

... el Comité de Reestructura, la tercera el proceso de venta de las acciones y finalmente el proceso de operación de las empresas público-privadas.

En el año de 1995 la red aeroportuaria del país estaba constituida por 58 aeropuertos. En términos generales presentaba un rezago —como lo han mencionado— de años, de décadas, un rezago importante en mantenimiento, no existía la capacidad de inversión, de presupuesto para enfrentar esa creciente demanda de necesidad de una infraestructura moderna en el país. Esto inclusive podemos verificarlo ya que quedó asentado en la exposición de motivos, tanto en la Cámara de Senadores y en la Cámara de Diputados en el momento en que se aprobó la Ley de Aeropuertos.

Al Ley de Aeropuertos fue la que marca y da esa oportunidad a la inversión privada en el país. Ese rezago de mantenimiento y esa falta de inversiones a los aeropuertos del país surgía derivado de que se competía por recursos de la Federación contra necesidades mucho más apremiantes. Esto es, era necesario decidirse a ampliar una plataforma para que pudiera aparcarse un avión o construir hospitales y escuelas. Eso era lo que teníamos en ese momento.

En otras partes del mundo la aviación se modernizaba y los aeropuertos se modernizaban ya con procesos de inversión privada en ellos. —Repito—, era necesario decidir si continuar con los rezagos de infraestructura o utilizar realmente esos recursos para otras cosas mucho más apremiantes en esos momentos. Es por eso que el 22 de diciembre de 1995 se publica la nueva Ley de Aeropuertos y que crea ese marco regulatorio que origina la posibilidad de inversión privada en el Sistema Aeroportuario Mexicano. Se crea ese Comité Intersecretarial de desincorporación que tiene por objetivo desincorporar las empresas paraestatales.

Posteriormente a esto se crea el Comité de Reestructura y ese Comité de Reestructura estaba integrado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por Aeropuertos y Servicios Auxiliares y por Servicios de Navegación... Espacio Aéreo Mexicano. El objetivo principal de este Comité fue promover un proceso de



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Miércoles 29 de agosto de 2007

Turno 2, hoja 2, baag

apertura equitativo, transparente. Fue propiciar la participación de inversionistas de calidad y con capacidad. Respetar los derechos de los trabajadores aeroportuarios y asegurar las mejores condiciones para que el Estado pudiera llevar a cabo la apertura de estos procesos.

Este trabajo le lleva dos años a ese Comité de Reestructura en el cual trabajan para lograr diseñar el esquema por el cual se lleva a cabo ese proceso de privatización. El esquema que decidió este Comité fue básicamente dividido en tres etapas. La primera, constituir o agrupar los aeropuertos del país en regiones. Segundo, constituir esas empresas paraestatales temporales y, tercero, proceder a la venta de las acciones de estas empresas.

La división de los grupos se dio en cuatro partes: Grupo Aeroportuario del Sureste, Grupo Aeroportuario del Pacífico, Centro-Norte y el Aeropuerto de la Ciudad de México. Posteriormente se constituyeron esas 35 empresas paraestatales temporales donde las unieron a una empresa que tuviera el 100 por ciento de las acciones de estas empresas paraestatales. A estas empresas paraestatales, el gobierno federal les otorga una concesión para que cada una de ellas operara un aeropuerto en específico.

Es importante mencionar que con objeto de solucionar el problema de rezago y la falta de inversiones, de ampliaciones de capacidad, en la mayor parte de los aeropuertos del país se agruparon aeropuertos rentables con aeropuertos no rentables del todo, es decir —en español—, se juntaron buenos con malos con objeto de hacer un paquete atractivo para la venta.

El resultado lo tienen en la pantalla. Tres regiones geográficamente distribuidas y el aeropuerto de la Ciudad de México. En total se abría a la inversión privada 35 de los 58 aeropuertos del país, quedando los 23 restantes en manos de Aeropuertos y Servicios Auxiliares. Cada grupo aeroportuario quedó formado con una empresa dueña del 100 por ciento de las acciones de los concesionarios y el gobierno federal procedería a la venta de esas acciones.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Miércoles 29 de agosto de 2007

Turno 2, hoja 3, baag

La venta de las acciones se da en dos etapas. La primera, vendiendo el 15 por ciento de esas acciones a un socio estratégico con objeto de poder asegurar el funcionamiento adecuado de los aeropuertos. Esta venta del 15 por ciento tuvo como resultado para el gobierno federal 523 millones de dólares. Es lo que recibe por la venta de estas acciones.

En una segunda etapa se vende el 25 por ciento restante a los mercados de valores, donde el gobierno federal recibe dos mil 147 millones de pesos. Es importante dejar claro a este respecto que el precio lo fijó el gobierno mexicano. El precio al cual las acciones se vendieron a los mercados lo fijó el gobierno mexicano. Y también así, el gobierno mexicano recibió en su totalidad el importe producto de la venta. El gobierno tomó todo el precio de la venta y los grupos aeroportuarios no recibieron nada a cambio.

Como lo he expuesto, además de los dos mil 147 millones de dólares que recibió el gobierno federal por la venta de las acciones de los grupos aeroportuarios, es importante decir que derivado de la Ley Federal de Derechos, hoy en día los grupos aeroportuarios tienen que pagar al gobierno federal el cinco por ciento de sus ingresos como contraprestación por el uso de los bienes que le fueron concesionados. Por encima de las obligaciones normales que cualquier otra empresa tiene en este país y me refiero a las obligaciones fiscales.

Este cinco por ciento sobre los ingresos, a la fecha y en promedio, ha representado el 20 por ciento de la utilidad de los grupos aeroportuarios. Con objeto de dar claridad en el tiempo, en esta gráfica se muestran las fechas en las cuales se concluyeron los procesos de la venta del 85 por ciento de las acciones. ¿Qué quiero decir con esto? Quiero decir que a partir de ese momento esas empresas realmente dejaron de ser paraestatales temporales y se convirtieron en empresas público-privadas.

Si vemos las fechas, puedo decirles que ASUR, el Grupo Aeroportuario del Sureste se convierte en público-privada a partir de septiembre del año 2000. Grupo Aeroportuario del Pacífico lo hace en febrero de 2006 y OMA lo hace en noviembre.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes

Miércoles 29 de agosto de 2007

Turno 2, hoja 4, baag

Mucho se ha dicho al respecto y sobre todo en la forma en que se han llevado a cabo las inversiones en los grupos aeroportuarios. Se ha escrito mucho. Se ha dicho mucho. Déjenme mostrarles en estas gráficas la realidad de lo que se ha hecho.

Primero. En esta gráfica se muestra el Programa Maestro de Desarrollo de cada uno de los grupos aeroportuarios vigentes. Es decir, el gobierno federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cada cinco años, revisa y establece y fija los montos que cada uno de los grupos aeroportuarios tiene que invertir en plazos de cinco años. En esta tabla —como ustedes pueden ver— existen compromisos actualmente por más de ocho mil 600 millones de pesos de cada grupo aeroportuario. También se muestra en la tabla las fechas o los años en los cuales la Secretaría de Comunicaciones y Transportes llevará a cabo la nueva revisión de estos planes maestros.

Sin embargo —déjenme irme un poco más atrás y déjenme enseñarles—, lo que se ha invertido por cada uno de estos grupos aeroportuarios al año 2006, o sea, el último ejercicio fiscal de cada uno de ellos. La gráfica nos muestra siete mil 299 millones de pesos invertidos en estos aeropuertos. De estos siete mil 299 millones —y como decía yo al principio de la presentación— es cierto que el pasajero y la gente normal no alcanza a percibir en su totalidad, ¿por qué? Porque más o cerca de la mitad de las inversiones se llevan a cabo en áreas donde el pasajero no puede apreciar y éstas son pistas, plataformas y seguridad aeroportuaria. Puedo decirles y ahí está en la gráfica, que esto representa más de tres mil 500 millones de pesos.

Asimismo es importante dejar claro que todos y cada uno de los grupos aeroportuarios han invertido por encima de los compromisos establecidos con el gobierno federal en sus planes maestros de desarrollo...

(sigue turno 3)



Comisión de Transportes

Miércoles 29 de agosto de 2007

Turno 3, hoja 1, nm

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... dejar claro que todos y cada uno de los grupos aeroportuarios han invertido por encima de los compromisos establecidos con el gobierno federal en sus planes maestros de desarrollo.

También mucho se ha dicho respecto de la utilidad de los grupos aeroportuarios, lo que ustedes tienen en la pantalla proviene de las cifras dictaminadas de cada uno de los estados financieros de los grupos aeroportuarios con fecha de corte el 31 de diciembre del año 2000, son cifras públicas, los tres grupos aeroportuarios son públicas, ustedes pueden verificarlas.

Esto corresponde al rendimiento obtenido sobre el capital durante el año 2006, en el caso del grupo aeroportuario del sureste, el rendimiento fue de 3.83 por ciento; en el caso del grupo aeroportuario del pacífico fue de 3.5 por ciento; en el caso de aeropuertos centro-norte fue de 8.97. Si hacemos un cálculo con matemáticas simple, el promedio de los tres es de 5.43 por ciento, esta cifra es menor en 25 por ciento del promedio que otorgaron los CETES el año pasado. Creo que esta cifra es realmente importante y seguramente reveladora para todos ustedes, después de todo lo que se ha escrito y se ha dicho en la prensa, 5.43 por ciento fue el rendimiento del capital de los grupos aeroportuarios el año pasado con cifras públicas y verificables.

Como parte de la regulación, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, además de establecer los montos de inversión de cada grupo aeroportuario, cada cinco años, también establece el monto máximo que cada uno de esos aeropuertos puede recibir como ingreso por cada unidad de tráfico, cada unidad de tráfico es decir, un pasajero, ese monto es fijado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es un monto máximo, que además, por si fuera poco se reduce en términos reales en un porcentaje que la propia Secretaría fija cada año.

Para terminar, ustedes tienen en la pantalla algunas de las normas, reglas, que los grupos aeroportuarios tienen que cumplir; los grupos aeroportuarios mundialmente, y en México no es la excepción, son industrias altamente reguladas, en el caso de nosotros no sólo tenemos que cumplir con una cantidad de normas de este país, sino además en muchos de los casos tenemos que cumplir con regulaciones a nivel internacional.

Av. Congreso de la Unión, 66; Col. El Parque; Deleg. Venustiano Carranza; C.P. 15969 México, D.F.;
Edificio E, Nivel 4, Ala Sur; Edificio A, Basamento; Tel. 5628-1300 exts. 1404, 54038



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Miércoles 29 de agosto de 2007

Turno 3, hoja 2, nm

Señores diputados, asistimos a esta reunión con el objeto de invitarlos a que nos conozcan de una forma más clara, directa y transparente, ofrecemos a ustedes una propuesta de itinerario, donde ustedes obtengan información directa de cada grupo aeroportuario, visiten las instalaciones, y puedan comprobar, medir y evaluar el servicio que en cada una de ellas se está prestando.

Antes de abrir el espacio para preguntas y respuestas, yo quisiera hacer un resumen de tres puntos fundamentales. El primero, el gobierno llevó a cabo la apertura a la inversión de los grupos aeroportuarios bajo lineamientos aprobados, claros y establecidos en su momento. Segundo, los grupos aeroportuarios han invertido por encima de sus compromisos y lo seguirán haciendo, su compromiso es el servicio a los usuarios. Tercer, los grupos aeroportuarios generaron utilidades el año pasado —esto es cierto— pero estas utilidades fueron menores a las que dieron los CETES durante el año 2006.

Finalmente agradezco esta oportunidad que nos brinda, pasaríamos a la parte de preguntas y respuestas.

El diputado

: ... adelante, como tú lo consideres.

El ciudadano

: Muy buenos días, señores diputados. Quisiera, muy brevemente, explicarles que es el grupo aeroportuario centro-norte. El grupo aeroportuario centro-norte obtuvo la concesión en 1999, ¿cómo es su composición accionaria? El 47 por ciento lo tienen empresas CICA, es una empresa con 60 años en el mercado mexicano de la construcción, operación de infraestructura, el cinco por ciento lo tiene aeropuertos de París y el restante, que es el 47 por ciento está flotando en la bolsa.

¿Qué digo con esto? Que es una empresa mexicana controlada por mexicanos, el consejo de administración lo presiden mexicanos, es un consejo donde tenemos consejeros externos, para que marchen el seguimiento de la empresa y así poder cumplir con las prácticas que pide el mercado de valores... transmisión es muy simple, es impulsar el desarrollo regional, algo que para nosotros es muy importante, a través de las



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes

Miércoles 29 de agosto de 2007

Turno 3, hoja 3, nm

comisiones consultivas, cada aeropuerto tiene su comisión consultiva que reúnen periódicamente, normalmente la preside el gobernador del estado y el alcalde de la ciudad donde están nuestros aeropuertos, incorporamos para esto las fuerzas vivas de la localidad, cámaras de comercio, academia, universidades, y juntos vemos aquellos temas que harán crecer nuestros aeropuertos.

Tenemos obviamente —como lo dijo el licenciado Castro— una obligación de invertir, porque así lo marca el título de la concesión, en el mejoramiento de las instalaciones, y con esto dar un mejor servicio a nuestros clientes que son los pasajeros, las líneas aéreas, esto no limita que cuando hay casos de que se tiene que sobreinvertir, lo hacemos, en nuestro grupo hemos hecho inversiones adicionales, como es el caso de Monterrey, donde se construyó una terminal de bajo costo, que no estaba en el plan maestro, o en el caso del aeropuerto de San Luis Potosí, donde conjuntamente con el gobierno del estado instalamos el... instrumentos para ayudar a las operaciones nocturnas.

Nuestros 13 aeropuertos, señores diputados, están certificados en el ISO nueve mil, los 13 aeropuertos están catalogados como empresa socialmente responsables, asimismo tenemos el certificado de industria limpia.

Termina, antes de pasarle brevemente a Rubén, nuestro director general, que nos platique de algunas cifras de nuestro grupo, es una relación estrecha con el sindicato a través de un programa de becas que hemos establecido donde se beca a fondo perdido a aquellos hijos de los empleados de los aeropuertos, en tema relacionados con la industria, ya sea ingeniero aeronautas, contadores, mismos que se reconstruyen y permanecen en la planta productiva de nuestra empresa.

Muchas gracias, Rubén, brevemente les diré algunos índices de inversión y de cómo ha crecido el pasajero.

El ciudadano Rubén

: Muchas gracias Luis, muy buenos días, señores diputados, como mencionaba el ingeniero Zárate, el grupo de aeroportuarios centro-norte está compuesto por 13 aeropuertos, 13 aeropuertos distribuidos principalmente en el centro y norte del país, contamos con 13 aeropuertos turísticos, el aeropuerto de Acapulco, Zihuatanejo, Mazatlán, dos aeropuertos en la frontera,

Av. Congreso de la Unión, 66; Col. El Parque; Deleg. Venustiano Carranza; C.P. 15969 México, D.F.;
Edificio E, Nivel 4, Ala Sur; Edificio A, Basamento; Tel. 5628-1300 exts. 1404, 54038



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Miércoles 29 de agosto de 2007

Turno 3, hoja 4, nm

Ciudad Juárez Reynosa, el aeropuerto metropolitano, el más importante en este grupo que es el aeropuerto de Monterrey, siete aeropuertos regionales que tienen ciudades medias, todas ellas muy importantes.

En el tráfico de pasajeros, atendido el año pasado fue de 11.8 millones de pasajeros, hemos crecido a una tasa superior al 8.5 por ciento compuesto en los últimos cinco años, tomando en consideración que mucho de este crecimiento ha sido impulsado a través de cada uno de nuestros aeropuertos ha traído y promovido con las líneas aéreas la creación de nuevas rutas, tanto nacionales como internacionales; hemos tenido una vocación de servicio directa, con las aerolíneas directas, con los gobiernos de los estados para poder tener en cada uno de ellos una mejor conectividad.

Así también hemos desarrollado, por la ubicación geográfica en la que nos encontramos, zonas de carga para promover el desarrollo económico de cada región, así lo hemos hecho en las ciudades que tienen esta... como es el aeropuerto de Monterrey, Chihuahua, Juárez y Reynosa.

Termino diciendo que somos... un grupo comprometido con más de mil trabajadores, con una relación labora muy satisfactoria y que nuestro compromiso, nuestra misión está para prestar mejores instalaciones y servicios aeroportuarios. Muchas gracias.

El diputado : Jorge o Sergio...

El señor : Gracias, Fernando. Buenos días a todos señores diputados.

Yo diría que en general, el grupo aeroportuario del Pacífico está... —disculpen que estoy mirando hacia el otro lado por utilizar el micrófono—

Mucho de lo que se ha dicho, en estos momentos por parte de nuestros compañeros del centro-norte, sería de aplicación en sus líneas generales al grupo aeroportuario del Pacífico, por no repetirme en la totalidad. Solamente decir también, hacer hincapié en el... del grupo, en nuestro grupo el 15 por ciento de los socios



Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 3, hoja 5, nm

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

estratégicos está repartido en tres empresas que todas ellas tienen un porcentaje igual, cinco por ciento cada una, dos de ellas son empresas españolas y una es empresa mexicana, de socios mexicanos, digamos que dentro del socio estratégico tenemos el 10 por ciento...

(sigue turno 4)



Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 4, hoja 1, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... de México y en la bolsa de Estados Unidos en una proporción 75-25, en Estados Unidos; 75 y en la Bolsa Mexicana 25. Creo que es así, 75-25, ¿no?

El ciudadano : 70-30.

El señor : 70-30 fue al final. En este caso quiere decir que la totalidad del accionariado que está en manos de empresas españolas, dentro de este grupo es el 10 por ciento nada más. Como sale mucho en la prensa que lo manejan las empresas españolas y cosas de ese estilo, aclarar que sólo el 10 por ciento está en manos de empresas españolas.

Una mayor parte estará en manos de inversiones mexicanas a través del 5 directo y la parte que corresponde a bolsa, que es otro 25 o así. Y la otra mitad del total del capital, el 50 restante, está en la bolsa de Estados Unidos y, por lo tanto, puede haber inversores de todo el mundo ahí.

Nosotros tenemos un consejo de administración que básicamente está compuesto por 11 miembros, de los cuáles 8 son mexicanos y 3 no lo son. A su vez, dentro de éstos 8, 6 de ellos son independientes, absolutamente independiente; por lo tanto, la mayoría de control, la presidencia del consejo, que también está en uno de los socios mexicanos, es mexicana y el Grupo Aeroportuario del Pacífico se considera empresa mexicana al servicio de las necesidades e intereses de la nación mexicana.

Nuestros aeropuertos son 12, de los cuales 4 tienen carácter turístico, entre los que se encuentran Manzanillo, La Paz, Puerto Vallarta y San José del Cabo; el resto podríamos decir que en general son aeropuertos con tráfico de negocios o tráfico doméstico. Aeropuertos grandes como Guadalajara y Tijuana en esta línea y el resto, Aguascalientes, el Bajío, Hermosillo, Los Mochis, Mexicali y Morelia.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 4, hoja 2, mmp

En realidad, el Grupo Aeroportuario del Pacífico ha seguido los mismos lineamientos que los demás, es decir, ha invertido, ha preparado sus planes de desarrollo y ha hecho inversiones reales por encima de lo que estaba establecido y del compromiso que teníamos con el gobierno.

Así, esas cifras son un 115 por encima en el primer plan maestro de desarrollo de 2000 a 2004 y en el plan maestro vigente, de 2005 a 2009, en la actualidad está en un 4 por encima; es decir en un 104 total y se prevé cerrar en un 111 por ciento, casi 11 por ciento de las obligaciones del plan.

Por fuera de los planes maestros se han hecho también inversiones extraordinarias, como ha ocurrido en el caso del aeropuerto de San José de los Cabos, por importes de 650 millones de pesos.

En resumen, nosotros seguimos en la misma línea que nuestros compañeros de negocios. Trabajamos para el país, trabajamos para nuestros empleados, trabajamos en aras de un crecimiento y una satisfacción de las necesidades de los usuarios de los aeropuertos, sean industriales o sean puramente civiles. Pero en cualquier caso, dentro de las normas de manejo internacional de las empresas, buscando el mayor beneficio para todos los que están relacionados con ella.

El ciudadano

: Gracias, Jorge. Adolfo...

El ciudadano

: Básicamente y siguiendo un poquito el tema que dicen mis compañeros, en el caso de Grupo Aeroportuario Sureste puedo decirles que en Dinamarca, el aeropuerto Copenhague, son dueños actualmente del 3.76 por ciento. El resto, 23.8 por ciento es propiedad del señor Fernando Chicopardo y el resto está en el mercado de valores.

En términos del consejo, sólo un miembro de alguna forma es y pertenece al grupo danés, los otros seis corresponden o al grupo mexicano de Fernando Chicopardo o son totalmente independientes; o sea, las decisiones e toman de alguna forma en el país, en contra de lo que dice la prensa.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 4, hoja 3, mmp

Yo quisiera hacerles básicamente una petición y es, como lo dije en la presentación, mantener este canal abierto y poder darnos la oportunidad de platicar, enseñarles lo que estamos haciendo, lo que hemos hecho en estos últimos 6 años; 6 años en los cuales en nuestro grupo hemos pasado por el huracán “Wilma”, por septiembre 11, por la guerra de Irak y por el SARS.

¿Por qué lo menciono? Porque somos un grupo aeroportuario básicamente turístico y que depende de la economía del mundo, no sólo del pasaje doméstico. Septiembre 11, en el caso de nosotros, representó una baja sustancial de los ingresos en nuestro aeropuerto más importante, que es el aeropuerto de Cancún. Esto y este tipo de eventos afectan la economía del grupo.

Por decirles que nosotros tenemos un aeropuerto grande, que es Cancún y 10 aeropuertos chicos, yo no dejaría a decir siquiera medianos. Los estados financieros, como decía yo, son públicos. Puedo decirles que 8 de los aeropuertos que tenemos presentaron pérdidas el año pasado y como decía, son totalmente comparables los unos con los otros. Ahí están los estados financieros, son públicos, dictaminados por entidades.

Los invito a que vayamos a ver a Cancún la nueva terminal que se inauguró en el mes de mayo, una terminal que hoy tiene capacidad para cerca de 6 o 7 millones de pasajeros; con toda la tecnología más moderna que existe en este momento, con un costo de 100 millones de dólares y que está puesta en operación en 18 meses de construcción. Y 18 meses de haber puesto la primera piedra, a tan sólo 40 días del paso del huracán “Wilma”.

Los invito a que vayamos a verla y realmente podrán darse cuenta del servicio que hoy se presta en los aeropuertos del sur.

El ciudadano : Señores diputados, muchas gracias, estaríamos atentos a sus comentarios, preguntas, lo que ustedes consideren.



Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 4, hoja 4, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

El diputado

Ramirez Stabos
: El presidente diputado Miguel Ángel Navarro

~~Quintero~~: Muchas gracias a todos. Yo les agradezco la disposición y por supuesto, parte del objetivo que tiene la subcomisión es la visita a distintos aeropuertos; por lo tanto, abramos la palabra a Adolfo para poder hacer conjuntamente con ustedes algún programa que vaya muy coordinado para poderlo visitar.

El calendario está retrasado porque es muy difícil en la época del receso del Congreso proseguir con algunos planes porque los diputados están atendiendo sus estados, sus distritos. Hoy que empezará el nuevo período, ahí estaremos en disposición seguramente de acudir a varios de los aeropuertos del país para hacer estas visitas.

Por supuesto que vamos a tomar en cuenta todas las opiniones y una de ellas es la opinión que tiene la Canaero, por ejemplo. En ese sentido hay quejas permanentes de una falta de coordinación o de una discrecionalidad muy amplia en la asignación de tarifas, por ejemplo, un problema permanente de costos, de plataformas, etcétera.

Otra queja fundamental, permanente, sobre todo en el aeropuerto de Tijuana es con respecto a que hemos tenido la visita en la propia comisión, evidentemente de la gente: Los vendedores están expendiendo mal, los trabajadores del hangar de Matrix, a los que se les cerró la entrada y no había posibilidades de entrar ahí. Ése es otro de los temas que aquí mismo hemos atendido en la Cámara o por lo menos escuchado.

Una posición que a mí me preocupa precisamente del Grupo Aeroportuario del Pacífico es que hay muchas dudas permanentemente sobre el socio estratégico y aquel famoso escenario que se planteó cuando aparentemente quien era el socio estratégico se salió. Hay muchas dudas sobre ese proceso, manifestado por distintos entes y me parece que no es sano cuando menos ese ruido permanentemente.

Así inicié la plática de hoy, diciendo que esto sería siempre un espacio abierto; precisamente el diálogo dirime todo ese tipo de dudas. Yo me quedaría con esos tres temas, por lo pronto, sin dejar de pasar por alto



Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 4, hoja 5, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

el tema que tiene que ver con la exagerada inversión en tiendas para aumentar los ingresos, la tercera vía de ingresos de los aeropuertos y no en la atención de pasajeros.

Tuve varias llamadas, evidentemente son las llamadas de coyuntura al final de las vacaciones, con caos en que me decían varias personas, inclusive gente de las aerolíneas; caos, por ejemplo, en el aeropuerto de Puerto Vallarta...

(sigue turno 5)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes

Miércoles 29 de agosto de 2007

Turno 5, hoja 1, rpq

... final de las vacaciones, con caos que varia gente me decía, incluso gente de las aerolíneas. Por ejemplo, caos en el aeropuerto de Puerto Vallarta.

La cantidad de pasajeros en un espacio muy reducido y un caos muy fuerte. Alguien me hizo la observación de una posibilidad ahí, donde están todos los pasajeros al mismo tiempo donde están saliendo los aviones, posibilidades por ejemplo, con el tema de seguridad; si algo sucede, si hay un incendio, si... de seguridad, pues era evidentemente caótico el asunto.

Entonces, pautas o preguntas por esa vía, para también poder tener respuestas nosotros a una serie de peticiones y dudas al respecto. Mis compañeros... Santiago.

El diputado *Tomas Del Toro* : Sí, gracias. Indiscutiblemente se aprecia una evolución en la calidad del sistema aeroportuario, aunque también debemos citar y tenemos que resaltar aquellas grandes áreas de oportunidad que detectamos y que seguramente la intención de citar éstas es con el afán de anotarlas, de poderlas comentarlas, de realmente poder discutir el estatus que guardan y por lo mismo, quisiera dejarlas en el aire sin dedicatoria y sin personalizar.

Comentaban la realidad que guardan las utilidades, el rendimiento que guarda la inversión respecto de Cetes. Tal vez hablando de aviación, respetuosamente sugiero que la comparación debiera ser no con Cetes, sino con la Industria Aérea Nacional. No podemos tener una Industria Aérea Nacional con un comportamiento financiero con utilidades, con ocupación con las pérdidas que manifiestan y una red aeroportuaria o una infraestructura aeroportuaria también con la realidad que guarda. Esto, seguramente para efectos de poder comparar manzanas con manzanas y peras con peras.

En el mismo sentido, creemos que es copartícipe la infraestructura aeroportuaria y es corresponsable también de la seguridad indiscutiblemente, de la rentabilidad y de la trascendencia del servicio aéreo



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 5, hoja 2, rpq

nacional e internacional. En este sentido hay una serie de reportes respecto de los costos que por FOD tienen que afrontar los operadores.

En las instalaciones consideramos que si bien ha habido una importante evolución creemos que no se han focalizado ni atendido las necesidades respecto de, por ejemplo, estacionamientos. Es inconcebible el quererle dar el mismo tratamiento al pasajero que llega por algunos minutos o por algunas horas contra el cliente cautivo, que son los trabajadores de las distintas aerolíneas que se concentran en los aeropuertos y esto genera que alrededor de los aeropuertos realmente se concentren cantidades impresionantes de vehículos —vamos a llamarles— franeleros y de nidos de delincuentes, que finalmente merman la economía de los trabajadores; que finalmente también agreden la estabilidad económica de los trabajadores y la integridad física de los mismos y el propio transporte.

La disposición que tienen los distintos aeropuertos exigen un circuito interno que se apoye con transporte de los grupos aeroportuarios, situación que realmente deja una serie de situaciones que desear.

Comentaba el diputado Ramírez Stabros respecto de las áreas comerciales y en efecto, se han privilegiado las áreas comerciales contra las áreas operativas en su calidad y en su diseño. Algo que está generando realmente costos y está borrando esas firmas y esas garantías, esa confiabilidad que tanto trabajo ha costado alcanzar a la industria aérea nacional, son precisamente los horarios que tienen los aeropuertos respecto de la operación.

Aquí será importante el poder escuchar por parte de su exposición, cuál procedimiento tendrá que abordarse para poder ampliar esos horarios de operación que hoy por hoy, en muchos de los aeropuertos siguen siendo aquellos que se establecieron hace 10 años, hace ocho años y que no han sido actualizados.

Hoy la gama de operaciones indiscutiblemente ha incrementado, pero el administrador sigue con un esquema rígido, inamovible que en muchos de los casos o genera costos adicionales a la operación o simple



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 5, hoja 3, rpq

y llanamente obliga a que se cancele la operación con los costos que esto implica, como son las garantías, como el hospedaje, los alimentos que entonces tiene que absorber el operador.

En términos generales consideramos que son puntos que sí nos permitirían ir optimizando, ir de la mano atendiendo para que no se hable de una evolución de la infraestructura aeroportuaria, para que no se hable de una disociación del operador y los aeropuertos, sino para realmente construir una aviación nacional santa, rentable, segura y que trascienda y obviamente, que responda a los retos; que no al país, sino la operación aeronáutica a nivel internacional está exigiendo. Gracias.

Ramírez Stabros

El presidente diputado ~~Rubén Aguilar Jiménez~~: ¿Tú Santiago, algún tema para ahondar?

El diputado : ... les parece ustedes... tal vez GAP por el tema que nos plantea aquí el diputado Ramírez Stabros de Tijuana y Grupo Estratégico, ¿Jorge?

El ciudadano Jorge : Muy bien. En realidad, en el asunto quizá deberíamos de empezar con el punto del socio estratégico y yo agradecería a nuestro asesor legal y representante legal, don Sergio Flores, que hiciera, porque esta particularidad es muy anterior también a mi llegada al grupo.

El ciudadano Sergio Flores: Creo que el tema de socio estratégico que se ha venido manejando de cambio de socio mexicano dentro del socio estratégico, es un tema que se trató previo a la salida a Bolsa y en donde efectivamente hubo la sustitución del socio mexicano por un nuevo socio mexicano.

Me imagino que eso es a lo que se refiere el tema de que algunos todavía lo comentan. Yo sé que este procedimiento se hizo completamente apegado, conforme a las instrucciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y eso es lo que yo podría comentar, es decir, existía un socio mexicano dentro del socio estratégico, que fue cambiado; una operación comercial entre una empresa y otra y entró como parte del socio estratégico, socio mexicano diferente, previo a la salida a bolsa.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 5, hoja 4, rpq

Pero desde ese entonces y a la salida a bolsa y hasta el día de hoy, es el mismo socio mexicano o sea, me imagino que ése es el comentario al que se refiere o no sé si se refiera al comentario histórico de cuando inicia y más que a mí me parece que ayuda mucho que podamos intercambiar con... opinión, para tener elementos de análisis o de respuesta.

La pregunta permanente es ésa...

El diputado : Sí.

El ciudadano Sergio Flores: ... la duda es ésa y se maneja como si esto fuese un tema oscuro... es un tema ahí...

El diputado : ...seguramente...

El ciudadano Sergio Flores: ... es un tema ahí... ni ilegal...

El diputado : ...seguramente lo es, porque en el caso de GAP y en el caso del socio mexicano, dentro del socio estratégico es el tercer socio mexicano. Seguramente por esos cambios que se originan cuando se hace la licitación y se vende por primera vez a la iniciativa privada, participaba un socio mexicano que posteriormente cambió y que volvió a cambiar antes de la salida a bolsa.

En ese sentido, pues nosotros les podemos dar la información con la que contamos, pero sí dejar muy claro que todo ese proceso fue con la autorización, bajo la supervisión, con la participación y siguiendo instrucciones de la Secretaría de Comunicaciones, con el aval de la Secretaría de Comunicaciones.

El ciudadano : Gracias, Sergio. El otro punto, relativo a Tijuana, de locatarios y del hangar de Matrix que se ha mencionado, yo quisiera decir que en el Grupo Aeroportuario



Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 5, hoja 5, rpq

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

del Pacífico tenemos en estos momentos 565 locatarios, hablando de espacios comerciales, de los cuales solamente 16 están en litigio ya en estos momentos.

En el caso concreto de Tijuana, eso representa el 2.83 por ciento; en el caso de Tijuana tenemos 108 y tenemos tres en litigio, esto también representa un 2.78 por ciento. Yo quisiera hacer verdadero hincapié en el concepto de que el problema de Tijuana, de los tres locatarios que estamos hablando, es un asunto meramente comercial, es decir, señores, hay locatarios que no han aceptado las reglas del juego y han decidido no pagar y quieren seguir pagando lo que ya pagaban desde tiempo inmemorial y antes de que se produjera la...

(sigue turno 6)



Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 6, hoja 1, nm

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... no han aceptado las reglas del juego y han decidido no pagar, y quieren seguir pagando lo que ya pagaban desde tiempo inmemorial y antes de que se produjera la concesión y no quieren actualizarse como ha ocurrido en general con todos los demás.

Yo no haría mayor comentario, es un tema que está en los tribunales, porque es un asunto meramente comercial, para que se hagan ustedes una idea, nosotros tenemos una en el caso del hangar de... tenemos una deuda vencida de más de cuatro millones de dólares americanos, sencillamente por contratos existentes, contratos firmados y sin ningún problema aparente. Sergio.

El señor Sergio : ...abundando en lo que dice el director general, sí quería comentarles que en el caso particular de Tijuana, tanto en el hangar de Matrix como algún otro locatario, que con mucha frecuencia en los medios, son procedimientos legales iniciados desde la época de ASA, quiere decir que en primer lugar no tiene ninguna vinculación con el proceso de privatización o que haya cambiado el esquema como consecuencia del proceso de privatización.

Son asuntos tan claros, como lo que acaba de decir Jorge en un caso, es empeñarse en seguir pagando una renta desde el año de 1998, igual hasta el día de hoy, además de que se le han hecho innumerables ofrecimientos que hasta el día de hoy no ha solucionado. En el caso de Matrix simple y sencillamente es un negocio que no paga renta, es un negocio que no paga absolutamente nada de renta y está en un proceso judicial, como cualquier otra situación que se diera, cuando un arrendatario no paga la renta de un arrendamiento.

El señor : De todos modos yo sí pediría muy respetuosamente y sugeriría, que cuando estas opiniones se emiten por parte de una de las partes, se contrasten o se llame a la otra parte a dar la suya, porque es muy sencillo utilizar argumentos de todo tipo para defender posturas particulares de determinados... entre ellos en el caso de Tijuana y el más usado, es que están los gachupines españoles robándonos el dinero y echando a todas las empresas mexicanas para quedarse ellos y las empresas internacionales.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Miércoles 29 de agosto de 2007

Turno 6, hoja 2, nm

O sea, argumentos demagógicos, que en este momento no queremos comentar más en detalle, pero que solamente tratan de apoyar una defensa ultranza de un hecho original que no tiene por dónde sostenerse. Entonces nosotros estamos dispuestos a dar cualquier información a detalle que se precise al respecto, pero sí sugeriríamos que todas estas informaciones se contrastaran antes de darles ningún voto de credibilidad.

El diputado : ... el diputado Ramírez Strabos sobre las selecciones comerciales.

El diputado : No, de nuestra parte no.

El diputado : Yo quisiera, nada más en el caso de tarifas, que creo que es un asunto relevante, regresar al punto que presentaba yo antes ustedes hace algunos momentos.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes establece las reglas del juego, establece y fija cada cinco años lo que nosotros como grupos podemos obtener en ingreso total por cada pasajero, cada grupo, cada aeropuerto tiene una tarifa, un número en específico, público que pueda obtener como ingreso total. Este ingreso total se deriva de aterrizaje, plataforma, mostradores, etcétera, el mismo importe que se le cobra al pasajero. Puedo decirles sin temor a equivocarme y con algún rango de acercamiento, que en términos generales de los 13 grupos aeroportuarios, este número es alrededor de 110 pesos por pasajero, es decir, 10 dólares, eso incluye plataforma, aterrizaje, mostradores, pasillos, la propia... servicios complementarios de rampa, etcétera.

Es más o menos puedo decirles hay algunos aeropuertos un poquito más, un poquito menos, pero por ese orden de número andan.

El diputado : ...es muy razonable lo que dijo el diputado Del Toro, tomamos nota de ello, cómo ampliar los horarios, tiene mucha razón, en Zacatecas ya lo ampliamos a



Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 6, hoja 3, nm

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

petición de la Comisión consultiva, derivado de los aviones que vienen de Estados Unidos en la noche, con nuestros compatriotas, ya se amplió el aeropuerto de Zacatecas, también el de Culiacán, el de San Luis ya está trabajando las 24 horas, pero sin duda habrá oportunidad de que a través de las condiciones consultivas, oír sus demandas y nuestro grupo ofrece ampliar por supuesto los horarios, eso beneficia al pasajero, lo haremos inmediatamente.

El diputado *Tomas del Toro* : ... hay un aeropuerto que tiene esas características, que es Aguascalientes, y que específicamente Aguascalientes es uno de tanto que desde años no se han actualizado los horarios de operación.

Hace un momento comentaba respecto de los estacionamientos, en ese sentido el resaltar las tarifas en aquello donde hay oportunidad para hacer uso de algún estacionamiento, son caras, son excesivamente caras, en otros no se cuenta con servicios de estacionamiento, esta situación no presenta realmente una estructura amplia, versátil, actual, de vanguardia, como la que realmente estaríamos esperando. De hecho en el Plan Nacional de Desarrollo consta el Plan Nacional de Infraestructura.

Es nuestro deber como diputados darle seguimiento y en ese cinco por ciento que recibe el gobierno y que directamente se va a Hacienda, tratar de impulsar, tratar de trabajar para que se canalicen recursos y realmente alimente a la infraestructura aeroportuaria. Tenemos en el rubro, por ejemplo, del transporte multimodal, como característica en las naciones de primer nivel, la conectividad, el transporte multimodal, el tener un aeropuerto, el tener el metro, el tener transporte terrestre, que facilita y abarata realmente el transporte, los traslados.

Tal vez sería oportuno también dentro de esos programas de corto y de mediano plazo, ir pensando en esas realidades o en esas necesidades insatisfechas. Muchas gracias.



Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 6, hoja 4, nm

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

El señor

: ... por que no se ha terminado el punto y se ha rematado un poquito más con algún comentario adicional, el decir que nosotros hemos cambiado el horario de funcionamiento de tres aeropuertos, ya oficialmente, Morelia, Bajío y Mexicali, y otro aeropuerto en particular, el de Aguascalientes, el cual iba a mencionar también, aunque oficialmente no ha cambiado su horario de funcionamiento, está funcionando prácticamente las 24 horas del día, es decir, recibe vuelos hasta las tres de la mañana, incluso.

Está abierto, no se ha negado ni un vuelo ni ninguna aerolínea que quiera utilizar el aeropuerto porque esté fuera del horario que oficialmente existe de siete de la mañana a siete de la tarde, hoy por hoy, yo, el último aeropuerto que he visitado ha sido precisamente Aguascalientes, la semana pasada, nuestra gente, nos decían que estaban operando hasta altas horas de la madrugada constantemente. O sea, que sí somos sensibles y no estamos impidiendo el desarrollo o las operaciones porque los horarios oficialmente no estén cambiados, se han cambiado en tres de ellos, otros operan 24 horas al día.

El diputado *Tomas del Toro* : Gracias, seguramente el poderlos ampliar de manera oficial va a reducir los costos adicionales, vamos, porque estableciendo un horario, todo aquello que por control de tráfico aéreo, que por condiciones climatológicas, llega después de los horarios establecidos, queda susceptible de un costo adicional o simplemente de ser cancelado.

El señor : Nosotros podemos decir que estamos estudiando esto, vamos ir adaptando los aeropuertos a medida de las necesidades, pero en cualquier caso no se están cancelando vuelos por ese motivo.

También quería hacer referencia o completar un poco lo que se ha comentado con relación al tema de las tarifas, la cifra dada se parece mucho a la nuestra, es decir, si 101 pesos por pasajero ponderado, media ponderada es en el caso de éste, pero lo que sí quisiera decir es que las tarifas que se aplican luego en detalle para cada uno de los cargos están consensuadas con... están consensuadas con las líneas aéreas, y también mostrar un número que es muy interesante, en el año 2001, hablemos de tres grandes grupos de tarifas, es



Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 6, hoja 5, nm

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

decir... lo que se cobra al pasajero, lo que se cobra a las aerolíneas y lo que se cobran a los que dan los servicios complementarios, del total de esos ingresos, en el año 2001, la... representaba el 70 por ciento, la parte de las aerolíneas el 28 por ciento, y la parte de los servicios complementarios el dos por ciento.

Hoy en día, a 2007, estos porcentajes han cambiado a 85 por ciento, para la... 13 por ciento para las aerolíneas y dos por ciento para los servicios complementarios, es decir, el proceso que se ha seguido es el de apoyo a la industria aeronáutica, se mencionaba anteriormente, facilitar la línea de las aerolíneas.

El diputado *Ramires Salinas* : Les agradezco mucho, parece que quedo pendiente nada más algún...

El diputado : ... el diputado Tomás del Toro, sobre transportes multimodal, no sé si alguno de ustedes quisiera tomarlo, y algún otro que hizo sobre aspectos sobre seguridad, que creo que también sería conveniente retomarlo.

El señor : Si me permiten, yo quería mencionar el asunto de Puerto Vallarta, dado que se ha mencionado ese aeropuerto como un aeropuerto caótico y con problemas de seguridad en determinados momentos. Quisiera decir que invito a esta Comisión, para no extenderme, a una visita...

(sigue turno 7)



Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 7, hoja 1, baag

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... y algún otro que hizo sobre aspectos de seguridad, que creo que también sería conveniente retomarlo.

El ciudadano

: Si me permiten, yo quería mencionar el asunto de Puerto Vallarta, dado que se ha mencionado ese aeropuerto como un aeropuerto caótico y con problemas de seguridad en determinados momentos. Quisiera decir que invito a esta Comisión —para no extenderme— a una visita al aeropuerto de Puerto Vallarta, donde yo he estado hace 10 días y a observar las obras que se están haciendo ahí, se están terminando, que se van a poner en servicio en diciembre de este año con la nueva terminal.

Para mí el aeropuerto de Puerto Vallarta tiene una terminal fantástica y en la que no debe existir y sí ha existido *horas punta* debido a lo que ocurre. En general, los aeropuertos turísticos funcionan con hora punta. Es muy difícil repartir el tráfico a lo largo del día porque están sujetos a la operación de los operadores y a las horas de *check in* y *check out* de los hoteles. Entonces es muy difícil cambiarle el paso y torcerle el brazo a la industria turística.

Sí nosotros estamos intentando colaborar en ese desarrollo turístico y lo hacemos en base a tratar de dar el mejor servicio, pero dimensionar el aeropuerto exclusivamente para una hora punta, que puede ser muy marcada en dos horas en el día absolutamente antieconómico. Sin embargo, como he dicho, invito a la Comisión a visitar el aeropuerto de Vallarta donde verán que la ampliación de la terminal es sensacional.

Diputado Tomas del Toro

El ciudadano

: Dos cosas. Uno, solicitarles si está contemplado el poder proveer, el poder facilitar ese servicio —y si podemos llamarlo así— privilegiado para los clientes cautivos de los aeropuertos, me refiero a los trabajadores que deban tener un estacionamiento garantizado, seguro y, obviamente, si no gratis, seguramente muy barato que no se compare con las tarifas que se le da al cliente que llega un par de horas y se va. El circuito interno de transporte en los aeropuertos.



Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 7, hoja 2, baag

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Y muy respetuosamente sugerir que pudiéramos, diputado Ramírez, visitar cada miércoles un aeropuerto para irle dando seguimiento y la fluidez suficiente. Gracias.

El ciudadano

: Yo sí tuviera un comentario particular al caso de los aparcamientos y muy especialmente el aeropuerto de Guadalajara. Hemos hecho una presentación hace una semana de cómo va a evolucionar en el tiempo y los espacios nuevos que se están dedicando para aparcamientos. El número total de cajones se multiplica por dos veces y media, es decir, pasa de mil a dos mil 500 en un proceso que se termina en una primera etapa ahora en diciembre y en una segunda etapa con puesta en servicios en enero. Y una segunda etapa que se termina en marzo con puesta en servicio en abril y con edificios modernos, cubiertos y en varios niveles.

Es decir, hay una atención prioritaria a la resolución del problema del aparcamiento, pero además, en el caso de las tarifas esos aparcamientos y en el caso del aeropuerto de Guadalajara hay cuatro y habrá cinco, son aparcamientos que cubren no solamente el servicio de los pasajeros sino también de las personas que trabajan en el aeropuerto y esos aparcamientos que están dedicados para el estar del aeropuerto tienen tarifas subvencionadas y algunas de éstas, incluso, se siguen pactando con Canaero, de antemano, dándoles incluso facilidades adicionales. Es decir, existe una sensibilización hacia la tarifa del trabajador del aeropuerto y existe una conscientización clara hacia las necesidades de espacio de aparcamiento en los aeropuertos.

El diputado *Ramírez Sabros*

: No hay más intervenciones. Yo quiero concluir quizá con alguna reflexión y un punto de preocupación o...

El diputado

: Perdón. Nada más, antes de que termine, señor diputado, para que tú nos cierres la reunión. Simplemente comentar por parte de los grupos aeroportuarios, que estamos abiertos a la realización de estas visitas que qué bueno que el diputado Del Toro propone que sean los miércoles, que en la presentación que les dimos les dejamos una propuesta de itinerario con el propósito de que sean, obviamente, lo más completas posible para ustedes y en donde se define que para grupo



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 7, hoja 3, baag

aeroportuario además ustedes nos comenten qué interés tienen en ese determinado aeropuerto, de visitar, para que sea absolutamente completa.

Y por último, señalarles que nuestro interés es mantener con ustedes un diálogo abierto, una comunicación fluida y constante, que sientan ustedes, en los grupos aeroportuarios, una fuente de información permanente para lo que ustedes consideren y la finalidad última, como la de ustedes, es el beneficio de los usuarios y, a final de cuentas, de los pasajeros. Simplemente agradecerles, antes de que cierres la reunión y reportarnos a sus órdenes para iniciar las visitas a los aeropuertos.

El presidente diputado Miguel Ángel Navarro Quintero: Adolfo.

El ciudadano : Un comentario final por parte de Asur. Tomo sus puntos, diputado Del Toro, con mucho interés, sobre todo el asunto de los FOD creo que es un asunto relevante de seguridad. Sobre todo para nuestras líneas está claro lo que le pasó al Concord en el aeropuerto de París. Nosotros tenemos programas trimestrales para tratar de evitar eso FOD, pero tomamos en consideración esto y le envío información específica del caso de los Aeropuertos del Sur. Creo que es un punto fundamental.

En el caso de nosotros y... todos, lo que enfrentamos es un reto muy importante hacia delante. Una aviación creciendo a velocidades —aviación sobre todo en el caso doméstico— increíbles. Puedo decirles datos. El mes pasado el aeropuerto de Veracruz presentó un crecimiento del 107 por ciento en su tráfico doméstico año con año.

¿Qué significa 107 por ciento año con año? Es hacer otro aeropuerto para que pueda yo recibir a esa demanda que está creciendo. Es el doble de los servicios que estaba ahí el año pasado. Este reto lo vamos a tener todos —bendito sea Dios—. Creo que como país, dentro de la aviación, estamos mejorando y creciendo y de alguna forma ese reto que tenemos que tener como aeropuertos privados para prever y para



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 7, hoja 4, baag

poder dar esa capacidad en su momento. Como comentario, en el aeropuerto de Cancún, hoy estamos ya —puedo decirles— a un 30 por ciento en términos de inversión de la construcción de la segunda pista. Esta segunda pista quedará en operación, sin falta, en octubre del año 2009 y será la primera vez que en un aeropuerto de este país podamos tener dos pistas con operaciones simultáneas.

Hoy estamos ya previendo, como lo previmos en el caso del huracán Wilma, a 40 días la construcción de una terminal que dé cabida para muchos pasajeros. Ése es el reto que tenemos como grupo.

El presidente diputado Miguel Ángel Navarro Quintero: Adelante.

El ciudadano : Perdóneme, pero quisiera hacer dos comentarios. Muchas veces se tiende también a compararnos a unos grupos con otros y se utilizan ejemplos de: Cancún tiene una segunda terminal moderna que acaba de inaugurar o ahora saldrá que tiene una segunda pista. Como que los demás aeropuertos o los demás grupos no estuviéramos haciendo el esfuerzo necesario de inversión.

Evidentemente, en los programas de todos los grupos —entiendo— y en el nuestro, hablando por nosotros mismos, existen esos programas, existen esas previsiones de segundas pistas. En algunos casos muy concretos ya se han presentado a la Secretaría de Comunicaciones y Transporte para hacer previsión de los horizontes temporales en los que se van a necesitar y, por tanto, hacer a su vez previsión de disponibilidad de suelo, que en algunos casos es un problema para el desarrollo.

Además de esto, quería mencionar y eso sí que es un comentario de tipo general porque a raíz del comentario sobre los aparcamientos que hizo el diputado Del Toro y de la seguridad y de la delincuencia, quisiera decir que el aeropuerto es un conglomerado de muchos servicios. Lo que ocurre para los usuarios y para la opinión pública es que se tiende a identificar cualquier cosa que ocurre en los aeropuertos con el aeropuerto. De manera que si un servicio determinado no es bueno, el pasajero lo sufre y automáticamente, tanto el pasajero como la opinión pública lo achaca al mal funcionamiento del aeropuerto o de la institución



Comisión de Transportes

Miércoles 29 de agosto de 2007

Turno 7, hoja 5, baag

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

que lo opera. Cuando en realidad muchos de los servicios que se dan en los aeropuertos están bajo la responsabilidad de otras instituciones y de otras autoridades.

Por tanto, el esfuerzo y, en este caso de la seguridad, no siendo la seguridad aérea, sino la seguridad de los espacios libres, es un claro ejemplo de lo que se podría hacer más detalle, es una responsabilidad que no le compete al aeropuerto. Entonces convendría que todo el esfuerzo que hagamos siempre para tratar de desarrollar los aeropuertos, se hiciera de una manera armónica, de modo que junto con los esfuerzos de las empresas operadoras existiera desarrollo paralelo del resto de los protagonistas que tienen que asegurar que el desarrollo, el crecimiento de los aeropuertos sea sostenible...

(sigue turno 8)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes

Miércoles 29 de agosto de 2007

Turno 8, hoja 1, vdm

... antes de que concluya esta reunión.

Dip. Tomas del Toro

Muy respetuosamente comentar, seguramente es nuestra responsabilidad y creo que hay la disposición, la apertura, para que los responsables de los distintos grupos aeroportuarios, los usuarios, el Legislativo y el propio gobierno cerremos filas. Pero no podemos darnos el lujo de tener una aviación rezagada o mediocre.

Hoy, se ha querido hacer creer que hay empresas en quiebra técnica, definitivamente no la hay, no las tenemos. Pero creo que sí hay una serie de áreas de oportunidad que es responsabilidad de todos atender y en medida de que seamos visionarios, responsables, entregados y comprometidos, lo vamos a tener, lo vamos a lograr. El desarrollo del país, se finca en su economía y gran parte de la economía del país, dependerá, tanto del turismo, como de la actividad aeronáutica.

Por nuestra parte agradecemos profundamente su disposición, su apertura y reiteramos también la nuestra, para poder trabajar en conjunto por un mejor país y por un gran servicio aéreo. Gracias a ustedes, gracias señor diputado.

El diputado *López Becerra* : Así como les dimos la bienvenida, darles las gracias. Que no sea la primera ni la última vez que nos veamos. Creo que estamos inmersos en esta gran responsabilidad de hacer competitivo a nuestro país.

Yo creo que la disposición que ustedes manifiestan, el interés, yo creo que debemos de decir que debemos de conjuntar esos esfuerzos, porque tenemos una gran meta, que es hacer competitivo a México. Yo les agradezco mucho y cuenten con nuestra entera disposición, para lo que sea necesario.

El diputado *Ramírez Salas* : Muchas gracias, yo reitero el agradecimiento. Cerraría con un tema que no por obvio, quiero dejar de destacar. Estamos hoy reunidos aquí, no recuerdo muchas reuniones en el Congreso así. De tal manera que yo tuve el privilegio de ser diputado en la LVII Legislatura



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 8, hoja 2, vdm

y cuando hablamos de aviación en aquella legislatura, hablamos nada más en el contexto de la reforma que se hizo para el turismo nacional. Y el tema de aviación quedó relegado a un asunto de transporte turístico nada más.

Hoy, nuevamente tenemos una actitud, hemos afortunadamente coincidido, gente que proviene del medio de la aviación y hemos retomado este tema. No tengo duda, lo he comentado con el propio gobierno federal, al interior de la Comisión de Transporte, al interior de mi fracción parlamentaria, nos encontramos en crisis estructural en la aviación nacional, la tenemos.

No sale de la crisis, o nos saca de la crisis, el hecho que una parte funcione bien y yo felicito al grupo de aeroportuarios en ese sentido, porque aparentemente en las condiciones en las que estamos en el tema aeronáutico del país, se muestran, si son pequeñas o no, cuando menos se muestran utilidades, se muestran inversiones y se muestra un negocio que va caminando y no parece que éste deba ser el tono. Sin embargo, el tema estructural pareciera que en estas épocas es difícil hablar de cuestiones nacionalistas y de temas donde el país vaya primero, cuando se habla de globalidad y cuando se habla de competitividad internacional.

Nos parece, cuando menos en la fracción parlamentaria del PRI y sé, que es el consenso en la Comisión de Transportes, pugnar y luchar por una industria aérea nacional que genere más empleos, inversiones y que le de al país, un tema fundamental, que es un tema de control, un tema de seguridad nacional y que siga manteniendo el interés de Estado que tiene que tener una industria, como la del transporte aéreo.

Es más, darle el nivel de industria nacional, porque sigue relegado al tema de los aeropuertos por un lado, y al tema de un subsector aeronáutico por otro que ya no es compatible. Efectivamente con estos datos que tenemos de crecimiento, de necesidad, de una serie de cosas que tiene el país, ya no es compatible ni siquiera con el nombre de subsector ni mucho menos, con la actitud que ha tenido hasta hoy el gobierno, concretamente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con respecto a la aviación.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Miércoles 29 de agosto de 2007

Turno 8, hoja 3, vdm

Es un tema relegado, es un tema que se trata individualmente a veces en sus partes, no se conjunta una mesa así, no se conjunta. Es muy raro observar una convocatoria en donde estén los actores de aviación para definir, cuando menos pautas o aclarar cuestiones.

El tema de que se achacan las cosas en las fallas de los aeropuertos por algún servicio, es inevitable y me parece que ahí está la gran responsabilidad que ustedes tienen como concesionarios de un transporte aéreo y de un aeropuerto. Evidentemente, si hay un muerto, si hay una maleta perdida, o si tenemos, ojalá no, tragedias mayores en un aeropuerto, va a hacer achacado a algún aeroportuario, al manejo que cada uno de ustedes le dé a las concesiones.

Por tanto, me parece fundamental que en estos temas tan delicados de servicio público, al final de cuentas, podamos condenar y podamos tener en cuenta el enlace del negocio privado que ustedes deben tener con el servicio público federal que deben prestar. Por tanto, esta reunión la celebró y esta reunión es probablemente un punto de partida en ese sentido

No somos ni vamos a pretender ser ni mucho menos el papel de la Cámara de Diputados, ser aquí jueces o partes y poder darle la razón a uno u a otro. Aquí están abiertas las puertas para todas voces y se escuchan a todos, se atiende a todos.

Nosotros somos gestores en un momento dado de necesidades, de usuarios, de ciudadanos y por tanto, no asumiremos jamás el tema de jueces en litigios, simple y sencillamente, lo que si nos corresponde, es llamar, ver los espacios, para conformar entre los actores, un llamado, una responsabilidad, quizá que no esté por escrito, en el régimen de concesión que ustedes tienen, pero sí, en un tema que tiene que ver con el desarrollo del país y con un asunto fundamental de Estado, que es cierto y lo sostengo, no ha sabido manejar hasta hoy el gobierno en este sentido.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Miércoles 29 de agosto de 2007
Turno 8, hoja 4, vdm

Pugnaremos desde la Cámara de Diputados, por retomar este asunto, en carácter de razón, de Estado, dar facilidades, apoyos, a que se hagan estas reuniones, poder plantear entre todos, cuestiones que nos den mayor estabilidad y nos permita un crecimiento a favor del país primero y un ... de todo lo demás. Nos haga más competitivos y nos dé posibilidades reales, que hoy, no las tenemos.

Tenemos una crisis seria, si están o no, en quiebra las empresas, habrá que dirimirlo en otras mesas, pero el asunto es que no hay posibilidades de que se aumente todavía a un grado tal, la aviación y el uso de la aviación entre los mexicanos, para empezar, para que pueda ser mucho más rentable los aeropuertos, para que pueda ser mucho más viable el crecimiento para que se pueda construir, no una pista, sino muchos más aeropuertos y mucho más infraestructura alrededor de todo esto.

Yo quiero expresarles con esto, el simple hecho de estar reunidos hoy, muestra esta demanda—que decía don Jorge—, aquí están abiertas las puertas, me parece que es la muestra clara y que sigamos con las cosas adelante. Agradezco la disposición de todos ustedes en brindarnos esta posibilidad de visitar los aeropuertos, lo haremos, de acuerdo a esta propuesta y lo dirimirémos ahí al interior de la Comisión.

Les informaremos con todo tiempo de un calendario para hacer las cosas en orden y convocarlos desde ahora, a que podamos tener, o acudir a llamados que podamos hacer desde esta Cámara a distintos foros, a distintas discusiones, a complementar con otros actores de aviación, una política aeronáutica mucho más sólida y que nos dé seguridad, primordialmente a los usuarios y a los mexicanos.

Yo les doy las gracias y retomaremos esto, muy amables y que tengan muy buen día. Muchas gracias por acudir.

---oo0oo---