



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Palacio Legislativo de San Lázaro, 26 de septiembre de 2007

Transcripción de comparecencia de la secretaria ejecutiva del Instituto para la Protección al Ahorro Bancario (IPAB), licenciada María Teresa Fernández Labardini, ante las Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social de la honorable Cámara de Diputados, LX Legislatura, llevada a cabo hoy miércoles en el salón 3 del edificio B, planta baja.

El presidente diputado Tomás del Toro del Villar: Buenos días, tengan todos ustedes. Antes de dar inicio con la formalidad de esta comparecencia, muy respetuosamente, porque no debemos ni podemos olvidar nuestra faceta humana, queremos felicitar por su cumpleaños al diputado René Sánchez Gil, quien hoy está cumpliendo años. Muchas felicidades.

Nuevamente buenos días, tengan todos ustedes. Vamos a iniciar con esta comparecencia en Comisiones Unidas de Transporte y de Trabajo y Previsión social. Como Poder Legislativo federal tenemos a bien cumplir con nuestras responsabilidades constitucionales de fiscalización que constituyen obligaciones del derecho parlamentario.

Debo manifestar como antecedente que esta soberanía registró en la LIX Legislatura una serie de comparecencias, tanto en el Senado como en la Cámara de Diputados, respecto a la venta del grupo de mexicanos. Esta coordinación y participación del Poder Legislativo fue permanente durante la desincorporación.

Esta Cámara en la LIX Legislatura recibió en múltiples ocasiones la visita de funcionarios del IPAB, de trabajadores, administradores y de representantes de la Administración Pública Federal relacionados con la transportación área de pasaje por la venta del grupo mexicano.

Por lo tanto, si esta coordinación se dio en términos de un esquema de licitación en el caso de Grupo Mexicana, no debe ser obstáculo el estribillo fijo de presunta accesibilidad pública a la información, cuando se trata de un esquema que supone más transparente, porque de lo que realmente se trata es de la recuperación de recursos públicos, que de lo contrario se verían obligados a pagar los contribuyentes en tiempos en los que el Estado requiere más, pero mucho más dinero.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 1, hoja 2, jpg

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Si bien la información es pública y los medios de comunicación escrita registran cuatro semanas de intensa cobertura sobre las ofertas públicas de adquisición o, incluso, la contraoferta que se lanzó ayer por 157 millones de dólares por Consorcio Aeroméxico, también lo es que esta enajenación es la primera y más importante de la presente administración.

Este proceso de enajenación del activo más importante del IPAB en este sexenio, también nos llama como Poder Legislativo a conocer la política de transparencia que ha implementado el IPAB y que desconocemos, así como los datos detallados del proceso de desincorporación.

Tanto el acuerdo por el que se establecen las bases para el desarrollo de la comparecencia de la titular del IPAB, que establece dos rondas hasta por cinco minutos de cada grupo parlamentario, así como la respuesta hasta por 15 minutos, como la invitación y el oficio a la mesa directiva, fueron publicados en la Gaceta Parlamentaria, por lo que solicito al secretario de la mesa directiva diputado Juan Sandoval tenga a bien someter a consideración de esta soberanía si se omite la lectura del acuerdo y la misma invitación.

El secretario diputado Juan Manuel Sandoval Munguía: Gracias, diputado presidente. En razón de que el documento que señala el presidente de la Comisión de Trabajo y Previsión Social, fue entregado con anterioridad, sometemos a la consideración de las compañeras y compañeros diputados, la omisión de la lectura en esta sesión. Quien estén por la afirmativa, sírvanse manifestarlo levantando la mano. Se omite, señor presidente.

El presidente diputado Tomás del Toro del Villar: Muy amable, diputado secretario. Así pues, me permito presentar y agradecer la presencia, esta mañana, de la secretaria ejecutiva del IPAB, la licenciada María Teresa Fernández Labardini, a quien brindamos una calurosa bienvenida. Bienvenida, licenciada.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 1, hoja 3, jpg

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Y como invitado especial al presidente del Consejo de Administración del Consorcio Aeroméxico, el doctor Andrés Conesa Labastida, quien también le damos una calurosa bienvenida. Bienvenido, doctor.

Quienes vienen esta mañana con el propósito de hacer concurrentes los datos desagregados y codificar la información respecto de los temas que resultan relevantes para nuestras responsabilidades legislativas, por lo que cedo el uso de la palabra hasta por 10 minutos para hacer un planteamiento inicial a la licenciada Fernández Labardini. Por favor, licenciada.

La licenciada María Teresa Fernández Labardini: Buenos días. Antes que nada agradezco la invitación, para comparecer ante la Comisión de Trabajo y Previsión Social y la Comisión de Transporte.

Derivado del oficio que se sirvieron turnarme para la reunión del día de hoy, he preparado un documento por escrito que entregaría a cada una de las comisiones, al diputado Tomás del Toro del Villar y a la Comisión de Transportes.

Es un documento extenso en donde explica cuál es la participación del IPAB en el proceso de venta de Aeroméxico y los procedimientos que se están llevando a cabo para estos efectos. En virtud de que es un documento largo, procederé principalmente a explicar en términos generales su contenido y únicamente daré lectura a las consideraciones finales.

En primer término quisiera comentar, que como ustedes saben, el IPAB mantiene una participación del 45.37 por ciento de las acciones de Aeroméxico. El gobierno federal a su vez tiene una participación del 10.16 por ciento, que conjuntamente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Nacional Financiera que tiene un 3.54 por ciento, hacen una suma casi del 61 por ciento. El resto de las acciones de Consorcio Aeroméxico, el 40.93 por ciento está entre el gran público inversionista.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 1, hoja 4, jpg

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Oferta primaria y secundaria en los mercados de capitales. A principios de año, en el mes de febrero, hubo una reunión del Consejo de Administración de Aeroméxico y también de la Junta de Gobierno del IPAB, en donde derivado de lo que se presentó en el Consejo de Administración, se manifestó la necesidad de que la empresa requiera recursos adicionales para su capitalización, recursos que apoyaran la estabilidad financiera y el crecimiento de la empresa.

Es importante hacer mención que los accionistas de control, los que acabo yo de mencionar, el IPAB y el gobierno federal a través de SCT y Nacional Financiera, no tenemos facultades legales para hacer aportaciones de capital. Estamos impedidos legalmente para hacerlo.

Entonces el Consejo de Administración propuso que se hiciera una oferta primaria de acciones. Asimismo, que hubiera reuniones con los sindicatos para la reducción de los costos operativos de la empresa, esto sumado por otra parte con una colocación primaria y una capitalización de la empresa.

Ante estas consideraciones, la Junta de Gobierno del IPAB, en sesión también de febrero de 2007, junto con el gobierno federal por la parte proporcional que trae, aprobó que en la asamblea de accionistas se votara de manera favorable que se hiciera una oferta primaria.

Pero toda vez que las pláticas con los sindicatos para las modificaciones convenientes y necesarias respecto de una posible reducción y cambios en las condiciones operativas de la empresa, se ha mencionado que es conveniente que el gobierno federal enajene su parte accionaria.

Se tomó la decisión en febrero de 2007 de que conjuntamente con la oferta primaria el gobierno federal hiciera una oferta secundaria de las acciones, es decir, el procedimiento de venta de Consorcio Aeroméxico.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 1, hoja 5, jpg

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Para esos efectos, en su momento, conjuntamente estas autoridades que mencioné, celebraron un contrato de mandato con Nacional Financiera para que realizara los actos tendientes a la venta. Y así se contrató a un posible agente colocador que... y a despachos de abogados que coadyuvaran a la preparación de...

(Sigue turno 2)



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 2, hoja 1, cas

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... a un posible agente colocador, que fue Morgan Stanley, y a despachos de abogados que coadyuvaran a la preparación de todo este proceso.

Este proceso iba en camino. Se tenía programado aproximadamente para el mes de noviembre del presente año y en el ínter, como saben y es del conocimiento público, se presentó una oferta pública de adquisición. Consorcio Aeroméxico es una empresa que cotiza en Bolsa y desde el mes de febrero de 2007, tanto la Junta de Gobierno como Consorcio Aeroméxico, la Junta de Gobierno del IPAB, reconocieron que al ser una empresa que cotiza en Bolsa, sin perjuicio de que se harían los actos para la oferta secundaria de las acciones, era probable o era posible que se presentara una OPA (oferta pública de adquisición) por un grupo de inversionistas. ¿Cómo? Al amparo de la Ley del Mercado de Valores.

Así menciono entonces, que en el ínter que se estaban haciendo los actos preparatorios de la oferta secundaria se presenta esta OPA. Déjenme mencionarles también que la Junta de gobierno del IPAB en el mes de febrero de 2007, cuando aprueba que se haga esta venta a través de la oferta secundaria, y dice, sin perjuicio de que se presente una OPA, da instrucciones a la administración de que en cumplimiento de lo que manda la Ley del IPAB se contrate a un valuador.

El IPAB, conforme a la ley que lo rige, debe enajenar los bienes de su propiedad, en este caso las acciones de Aeroméxico, tratando de obtener el mayor valor de recuperación posible y para esto debe considerar el valor de avalúo, es decir, en todos los bienes que ha enajenado el IPAB, por ley se tiene que hacer un avalúo y tener un valor de referencia.

Para esos efectos la junta dio instrucciones de que se hiciera una invitación y se contratara a algún experto en materia internacional, pero sobre todo, experto que tuviera experiencia en valorar este tipo de activos, es decir, aerolíneas. Se hizo una invitación en su momento y ganó BNP-Paribas. El IPAB contrató a BNP para que hiciera este proceso de evaluación.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 2, hoja 2, cas

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Siguiendo un poco con los acontecimientos, como les platicaba en este ínter, se presenta una OPA. Antes déjenme tratar de abundar un poco en qué es una OPA conforme a la Ley del Mercado de Valores.

Todas las empresas que cotizan en bolsa realizan sus operaciones... y está previsto que cualquier persona que tenga el interés en adquirir acciones de una emisora pueda hacer una oferta pública de adquisición. Este procedimiento es voluntario conforme a la Ley del Mercado de Valores.

Sin embargo, también dice la Ley del Mercado de Valores que cuando se pretenda adquirir 30 por ciento o más de las acciones de la emisora, es decir, tener el control de la emisora, deberá hacerse forzosamente una oferta pública de adquisición por 100 por ciento de las acciones. Es decir, no sólo ofrecer comprar al grupo de control, sino en protección de los accionistas minoritarios ofrecer comprarles también a los accionistas minoritarios, es decir, comprar hasta 100 por ciento de las acciones.

Para que se presente una OPA se requiere la autorización de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, y se debe de cumplir con una serie de requisitos. Las OPA deben de tener como plazo mínimo de oferta 20 días hábiles y pueden ser modificadas con autorización de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores cuando se quiera modificar alguna de sus condiciones. Cuando se haga una modificación se tiene que ampliar ese plazo de 20 días hábiles que les estoy comentando por lo menos cinco días hábiles adicionales.

Y el público inversionista en este tiempo podrá decidir si es conveniente o no vender, de acuerdo a las condiciones de la OPA, fundamentalmente el precio.

Hay un mandamiento también en la Ley del Mercado de Valores en protección del público inversionista. Cabe destacar que esta Ley del Mercado de Valores es la que recientemente aprobó el Congreso de la Unión y en donde ya trae tanto deberes específicos para los consejeros, como artículos que fundamentalmente protegen al accionista minoritario, por ejemplo, tratándose del Consejo de Administración queda claro cuáles son los deberes que deben tener los consejeros, y que el consejero no representa al accionista, sino



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 2, hoja 3, cas

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

que debe velar por el beneficio de la sociedad y no favorecer a un determinado accionista o grupo de accionistas.

Por otro lado, los accionistas minoritarios pueden tener acceso a la opinión del Consejo de Administración cuando se presente una OPA y así la Ley del Mercado de Valores, en su artículo 101, dice que cuando se presente una OPA debe el Consejo de Administración darle su opinión sobre el precio al público inversionista.

Cabe destacar que conforme a una circular aplicable a emisoras, el IPAB no es considerado público inversionista porque somos los accionistas de control. Público inversionista es aquel que no tiene, como les mencioné 30 por ciento o más de las acciones. El IPAB tiene 45 por ciento, entonces, no somos considerado público inversionista. Va referida esa opinión al 40 por ciento, tratándose de Consorcio Aeroméxico que está entre el gran público inversionista.

Ahora me referiré concretamente a las ofertas que se han presentado recientemente en relación con Consorcio Aeroméxico. Como ustedes saben, se presentó una oferta en el mes de agosto por parte de los empresarios Saba, presentando un valor de precio por acción de 1.10 por acción, un poco menos de 100 millones de dólares por la totalidad de la empresa.

En su momento el Consejo de Administración dio su opinión dirigida al público inversionista, manifestando que se considerara que era razonable desde el punto de vista financiero. Esto no representó ni implicaba la aceptación de los accionistas de vender, y mucho menos del gobierno federal, tratándose del IPAB, como les voy a mencionar más adelante, tenemos que seguir un proceso legal para decidir vender o no. La opinión del Consejo, como dije, es dirigida al público inversionista.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 2, hoja 4, cas

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Esta OPA estaba abierta en principio hasta el 18 de septiembre, es decir, una vigencia de 20 días hábiles. En ese ínter a su vez se presentó una nueva OPA, por un fideicomiso que es un vehículo constituido en Banamex y por un grupo de empresarios.

Esta nueva OPA fue por un monto significativamente mayor, a 1.68 por acción, aproximadamente 151 millones de dólares, y estaba abierta hasta el 15 de octubre. Ante esos acontecimientos los señores Saba presentaron una ampliación a su OPA original y dijeron que la ampliaban hasta el 30 de septiembre porque iban a analizar la OPA presentada y querían evaluar si mejoraban el precio ofrecido.

Así, pues como habrá sido de su conocimiento el día de hoy, apenas el día de ayer subieron a EMISNET, que es el mecanismo de la bolsa a través del cual lo tienen que dar a conocer, que mejoraban su oferta los señores Saba y ofrecen por acción ya no 1.10 que fue su oferta inicial, sino 1.7569 por acción, equivalente, más o menos, aproximadamente a 170 millones de dólares. Y amplían su oferta al 5 de octubre. ¿Esto qué implica? Que ya hay una OPA en mejores condiciones que la segunda que se presentó de Banamex y del grupo de empresarios.

Si bien la de Banamex y del grupo de empresarios vence...

(Sigue turno 3)



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 3, hoja 1, vba

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... y amplían su oferta al cinco de octubre.

¿Esto qué implica? Que ya hay una OPA en mejores condiciones que la segunda que se presentó de Banamex y del grupo de empresarios. Si bien la de Banamex y del grupo de empresarios vence hasta el 15 de octubre, en virtud que esta modificación de los señores Saba es más favorable que la de ellos, si ellos pretenden revirar, tendrán que mejorar el precio antes del 5 de octubre, 4 o 5 de octubre porque vence esta OPA el 5 de octubre a las 12 del día.

Ahora quisiera yo referirme concretamente a la Ley de Protección al Ahorro Bancario y al IPAB. Hay cuestionamientos o dudas o preguntas de cómo debe de vender el IPAB. Si tiene artículos expresos en su ley que le dan un mandato. Aquí yo quisiera aclarar que en virtud de que es una empresa que cotiza en bolsa y las acciones de consorcio Aeroméxico se consideran valores en términos de la Ley del Mercado de Valores, el marco jurídico que rige al IPAB para la venta es, la Ley de Protección al Ahorro Bancario, pero también la Ley del Mercado de Valores.

Y estas leyes, como se los voy a explicar a continuación, son perfectamente compatibles con el mandamiento que se le dio al IPAB. Al IPAB en su ley se le dijo: tienes que vender para obtener el máximo valor de recuperación posible, como lo mencioné hace un rato y a valor de avalúo, preferentemente. Para esos efectos se tiene que mandar a hacer el avalúo, que como mencioné, se contrató a BNP.

Pero adicionalmente en diversos artículos de la Ley del IPAB, vienen conceptos importantes como son: la publicidad, la transparencia y que se haga en subasta o licitación pública. Todos estos principios convergen y se cumplen perfectamente con lo que está sucediendo al amparo de la Ley del Mercado de Valores en las OPA que les he platicado.

La publicidad, la propia Ley del Mercado de Valores al hablar de una OPA dice que es un ofrecimiento que se haga en territorio nacional a través de medios masivos de comunicación como fue en el caso de la OPA.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 3, hoja 2, vba

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Es un ofrecimiento a todos los tenedores de las acciones, no sólo del IPAB, para comprar las acciones al precio que están ofreciendo.

Máximo valor de recuperación posible, en el mercado de valores se estima que los precios que se presentan para la compra de las acciones son eficientes. Se va dando competencia como ha quedado demostrado en lo que les he platicado. Se presentó primero una OPA, 1.10, luego 1 a 1, 68, vamos en 1.75 y yo estoy optimista de que vendrá de nuevo un revire por los segundos que presentaron la OPA. Y esto es sin perjuicio de cómo ha salido en prensa, es probable que pudieran llegar nuevos oferentes. Hoy, sólo tenemos estas dos, pero sería posible que llegaran nuevas OPA que mejoraran las condiciones de cualquiera de estas dos.

Transparencia en la enajenación de los bienes, bueno pues sin duda yo creo que como se está dando a través de mis net, de la bolsa que lo tienen que hacer del conocimiento público, pues hay absoluta transparencia. Subasta o licitación, la propia Ley del Mercado de Valores contempla que es un mercado eficiente, competitivo y aunque no fue una subasta que inició el IPAB, como hubiera sido la oferta secundaria de las acciones que teníamos planeado en el mes de noviembre, aquí fue una subasta que se está dando entre los participantes, en este caso entre los compradores interesados en adquirir consorcio Aeroméxico.

Así pues quisiera yo decirles que les corresponde a la Junta de Gobierno del IPAB decidir en su momento si las OPA que se han presentado son aceptables o no. ¿Cómo? Bueno, pues considerando el precio ofrecido y considerando también la valuación de BNP.

¿En qué momento va a darse esto? Para el IPAB, como tiene el mandato de obtener el mayor valor de recuperación posible, lo más conveniente es estimar o esperar los plazos más largos posible de la OPA. No tendría ningún sentido que ahorita el IPAB como posible vendedor o aceptador de esta oferta saliera a hacer un anuncio que ya acepta un precio, porque podría desinhibir una OPA. Ahora, el mercado está



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 3, hoja 3, vba

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

reaccionando, el mercado se están comportando, tan es así que estamos viendo que el precio de las acciones de Aeroméxico se está elevando.

Entonces, es conveniente y necesario que el IPAB para tomar una resolución a través de su Junta de Gobierno espere los plazos más largos posibles dependiendo de la vigencia de las ofertas, les platicaba hoy tenemos una, hasta el 15 de octubre, pero ya tenemos una que la mejoró, que vence el 5 de octubre. Si hay un revire o una nueva, estos plazos podrán ampliarse, sino, pues eventualmente la Junta de Gobierno del IPAB tendrá que decidir el 4 o el 5 de octubre si vende o no, dependiendo de la valuación que tengamos de BNP.

Así las cosas me permitiré dar rápidamente lectura a unas consideraciones finales, sobre las cuales quisiera hacer hincapié de lo que he mencionado a lo largo de estos minutos.

De acuerdo a la normatividad que rige el IPAB, el IPAB no cuenta con facultades para realizar aumentos de capital en consorcio Aeroméxico. No tenemos facultades legales para capitalizar empresas salvo bancos. Eso no nos ha permitido inyectar capital a consorcio Aeroméxico que mejore o incremente la rentabilidad de la empresa.

La OPA es una operación de mercado de transparente y competitiva, el Consejo de Administración de Aeroméxico ha considerado tanto la OPA de los señores Saba como al segunda OPA de Banamex y el grupo de empresarios, que son razonables desde el punto de vista financiero. Corresponderá a la Junta de Gobierno del Instituto decidir en su caso cuál de las ofertas públicas de adquisición presentadas es aceptable considerando los resultados de la evaluación que hemos mandado a hacer a un tercero conforme a nuestra ley.

Los miembros del Consejo de Administración de Sociedades Anónimas Bursátiles como es consorcio Aeroméxico, deben abstenerse de realizar actos u operaciones en perjuicio de la sociedad, que tengan por



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 3, hoja 4, vba

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

objeto obstaculizar el desarrollo de una OPA, desde el momento en que sea de su conocimiento y hasta la conclusión de su período.

El Instituto, el IPAB, no puede influir en que se presenten o no se presenten ofertas públicas de adquisición, ya que como he mencionado, se encuentran reguladas al amparo de la Ley del Mercado de Valores y es una operación de mercado.

Los recursos que reciba el Instituto derivados de la venta de consorcio Aeroméxico en virtud del mandato que tenemos en los artículos transitorios de la Ley del IPAB, los aplicaremos a disminuir los cotos de la crisis originada en 1994 y 1995.

Debe tenerse presente de que en caso de que por alguna circunstancia no se concretaran ninguna de estas dos OPA...

(Sigue turno 4)



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 4, hoja 1, bpg

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... encaminadas las acciones que se habían desarrollado a partir del mes de febrero a realizar una oferta secundaria de las acciones.

Por último, yo quisiera enfatizar que el IPAB estima que el hecho de que se presenten ofertas públicas de adquisición por las acciones de Consorcio Aeroméxico, es una buena noticia que se da para Consorcio Aeroméxico, para la industria y para el propio instituto como accionista. Y la determinación relativa si se acepta o no la OPA, deberá darse al cabo de los plazos más largos posibles, según la vigencia de las ofertas correspondientes.

Con lo anterior se considera que podría lograrse la mayor recuperación posible, la cual servirá para reducir el monto de los pasivos del instituto. Y también reiterarles que cualquiera que sea la determinación respecto de la posible enajenación de las acciones de Consorcio Aeroméxico, ésta se apegará a la ley y lo haremos con absoluta transparencia. Muchas gracias.

El presidente diputado Tomás Del Toro del Villar: Muchas gracias, secretaria Ejecutiva. Revisando la documentación, agradecemos el nivel de detalle, la profundidad del legajo que está haciendo favor de entregarnos, así como la amplia explicación que nos hiciera la licenciada Fernández Labardini.

Tiene, de acuerdo al formato pactado iniciamos la ronda de preguntas, tiene la palabra el diputado Humberto Dávila Esquivel, del Partido Nueva Alianza. Por favor, diputado Dávila.

El diputado Humberto Dávila Esquivel: Señor diputado Rubén Aguilar Jiménez, presidente de la Comisión de Transportes. Señor diputado Tomás Del Toro del Villar, presidente de la Comisión de Trabajo y Previsión Social. Licenciada María Teresa Fernández Labardini, secretaria Ejecutiva del IPAB, bienvenida a esta reunión. Compañeras y compañeros diputados.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 4, hoja 2, bpg

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Aeroméxico es una empresa de importancia estratégica para México. En ella laboran 6 mil 400 trabajadores, lo que representa el 30 por ciento de todos los empleos que hay en la aviación nacional. Aeroméxico es la línea que tiene más rutas, que tiene más aviones, que tiene menos deudas, que tiene mejor salud financiera y que al cierre de 2006 cuenta con mil 700 millones de dólares en caja. Aeroméxico, además, tiene activos por mil 200 millones de dólares al cierre de 2006.

Al ser una empresa que está en el IPAB, se ha puesto a la venta con un criterio limitado, considerando su relevancia como uno de los pilares de la transportación Aérea nacional. La venta al mejor postor la coloca en tal situación de vulnerabilidad, que podría tener como consecuencia su desaparición y con ello, la pérdida de competitividad de nuestro país en este importante sector. La venta de Aeroméxico debe contemplarse como un eje de la política aeronáutica de nuestro país.

Los legisladores deseamos para México una aviación eficiente y segura y que brinde cada vez más y mejores opciones, tanto en productos como en servicios. Una aviación que sea orgullo nacional y que compita de manera sana, tanto en el extranjero como en el interior del país. De forma tal que el principal beneficio de un servicio eficiente y competitivo, sea al usuario. De igual modo deseamos un país donde la certeza jurídica sea una garantía para la vida diaria... y no una extraordinaria excepción.

Por una parte, estamos conscientes de que el Instituto para la Protección del Ahorro Bancario está obligado a vender bajo las mejores condiciones posibles para sus finanzas y las del país, los bienes que forman parte de un patrimonio que debe liquidar, ya que para estos fines fue creado.

Sin embargo, consideramos que su venta o desincorporación debe de ser parte de una política de mediano y largo plazo que marque el rumbo en el rubro de la aeronáutica civil y sobre todo, que sea eminentemente transparente.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 4, hoja 3, bpg

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Quiero señalar que los legisladores estamos comprometidos con el desarrollo integral e integrado de los sectores de nuestro país. Por esto, nuestro grupo parlamentario está dispuesto a cumplir con su responsabilidad no sólo a través de las demandas que sea necesario exigir, sino sobre todo a realizar nuestra labor legislativa de manera responsable, sin escatimar esfuerzo alguno y buscando siempre el mayor beneficio para nuestra nación.

Es compromiso del grupo parlamentario de Nueva Alianza vigilar que las acciones de cualquier instancia de gobierno se den en un marco de transparencia y en cumplimiento de la ley.

Le pregunto, licenciada María Teresa Fernández ¿además de los criterios económicos existe algún otro elemento que se tomará en cuenta para la venta de Aeroméxico? En caso de ser así ¿cuáles son? ¿Y cuál será la situación laboral de más de seis mil trabajadores al realizar la venta? Por su atención y respuestas, muy amable.

El presidente diputado Tomás Del Toro del Villar: Gracias, diputado Humberto Dávila. Siguiendo el orden reportado, tiene la palabra el diputado Jorge Toledo Luis, del Partido Revolucionario Institucional, hasta por cinco minutos.

El diputado Jorge Toledo Luis: ...

El presidente diputado Tomás Del Toro del Villar: Cedemos la palabra al diputado Erick López Barriga, del Partido de la Revolución Democrática.

El diputado Erick López Barriga:...



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 4, hoja 4, bpg

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

El presidente diputado Tomás Del Toro del Villar: Continuando entonces con el orden, le solicitamos al diputado Francisco Dávila García hacer uso de la palabra, de acuerdo a su solicitud, hasta por cinco minutos.

El diputado Francisco Dávila García: Muchas gracias, diputado Tomás. Quiero darle la más cordial bienvenida a la licenciada María Teresa Fernández Labardini. Bienvenida aquí a la casa de todos los mexicanos. Muchas gracias por su presencia.

Quisiera yo hacerle algunos cuestionamientos en relación a la venta de Aeroméxico. Si bien es sabido por todos el activo más importante de una aerolínea son los *slots*. Estas autorizaciones que otorga la administración pública para que los aviones puedan aterrizar en un aeropuerto determinado, son muy codiciados, perseguidos y pretendidos por muchas aerolíneas.

Por ejemplo, las aerolíneas de bajo costo que se han creado, darían lo que fuera por obtener un *slot* en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Ahí vemos recaudaciones de Volaris donde piden un espacio en la terminal dos de Aeroméxico.

Aeroméxico tiene la red de rutas más importante del país, la más destacada en América Latina respecto de rutas, tanto a Europa como a la Unión Americana y a Sudamérica. Esta red de rutas rentable, eficiente e inteligente, tiene precisamente los *slots* más codiciados que pudieran existir. ¿Qué opinión brindará el IPAB al auditor, a quien se le encargue el valor mínimo de referencia respecto a la valoración de este intangible, Preponderantemente en cualquier valoración que pretenda obtener el mejor precio posible de un activo que es responsabilidad y resorte... del suyo?

Aeroméxico tiene más rutas que Mexicana. Aeroméxico tiene más aviones que Mexicana. Aeroméxico tiene menos deudas que Mexicana. Aeroméxico tiene mejor salud financiera que Mexicana. Aeroméxico tendrá una aerolínea chartera mexicana número uno. Aeroméxico tiene un taller de mantenimiento aeronáutico que



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 4, hoja 5, bpg

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

suscribió un convenio a 10 años con otras aerolíneas para darles servicio de mantenimiento, y Mexicana no cuenta con ese servicio.

La Suprema Corte de Justicia emitió ejecutoria para acreditar pérdidas, derivado de la venta de sus acciones hasta por 345 millones de dólares y Mexicana no tiene tampoco ese beneficio. Aeroméxico, al cierre de 2006 cuenta con 170 millones de dólares en caja y Mexicana no contaba con este fondo. Aeroméxico tiene activos por mil 200 millones de dólares al cierre de 2006 y Mexicana tampoco contaba con esta cantidad. ¿Por qué entonces pudiera siquiera valorarse el IPAB la OPA que se presenta por 151 millones de dólares cuando en el año 2005 a 2006 se hizo una oferta por 165 millones que no fue compatible con el valor mínimo de referencia?

Asimismo quisiera hacerle una serie de cuestionamientos directos en cuanto a lo que es la operación...

(sigue turno 5)



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 5, hoja 1, jms

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... es una oferta por 165 millones, que no fue compartida por el valor mínimo de referencia.

Asimismo, quisiera hacerle una serie de cuestionamientos directos, en cuanto a lo que es la operación.

La enajenación de las acciones, que viene a ser realmente... a través del Mercado de Valores, da cumplimiento a lo establecido en el artículo 64 de la Ley de Protección al Ahorro Bancario, en el sentido de enajenar los bienes a través de la subasta pública.

Está garantizado que la venta del consorcio de Aeroméxico se apegará a lo establecido en la Ley de Protección de Ahorro Bancario, en el sentido de obtener el máximo valor de cooperación, porque éste pretende enajenar, consorcio Aeroméxico, si sus condiciones operativas y financieras se han deteriorado.

Los inversionistas que están realizando las ofertas presentarán un plan de negocios a largo plazo, ¿cuál es la prioridad de la venta, a viabilidad de la empresa o solamente el precio de venta?

¿Qué tratamiento se le está dando a los accionistas minoritarios en las ofertas públicas de adquisición? ¿Y cuál será el destino de los recursos que se obtengan por la venta de las acciones del consorcio Aeroméxico?

En caso de no concretarse la venta de las acciones de consorcio Aeroméxico, propiedad del gobierno federal, a través de las ofertas públicas de adquisición, presentada por los señores Saba y por el grupo de inversionistas encabezado por el señor José Luis Barraza, ¿cuáles serían los riesgos, de continuar con la oferta pública primaria y secundaria que se han mencionado en los medios de comunicación?

Y por último, ¿cómo impactaría la venta de las acciones de consorcio Aeroméxico en los acuerdos que ha alcanzado actualmente la administración con los sindicatos? Por sus respuestas, muchas gracias.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 5, hoja 2, jms

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

El presidente diputado Tomás del Toro del Villar: Muchas gracias, diputado Francisco Dávila García. Tiene la palabra para responder esta primera ronda, la secretaria ejecutiva. Por favor, licenciad Fernández.

La licenciada María Teresa Fernández Labardini: Bueno, muchas gracias, pues son varias preguntas. Trataré de contestar cada una de ellas, las que me hiciera el diputado Humberto Dávila y las que me hizo el diputado Francisco Dávila.

Quisiera hacer mención que he escuchado en ambos comentarios y cuestionamientos, que se refieren a la situación financiera, sobre todo de Aeroméxico, a diciembre de 2006. Asimismo, en el oficio que hicieron favor de enviarme para la comparecencia del día de hoy, venían una serie de antecedentes relacionados con la situación de la empresa.

Si ustedes me lo permitieran y están de acuerdo, y el doctor Conesa está de acuerdo, después de unos comentarios que voy a hacer, a lo mejor el doctor Conesa pudiera hacer algunos comentarios respecto de la situación financiera actual de la aerolínea y de algunos actos de la administración que se mencionan en los antecedentes.

Siguiendo con las preguntas, pues un poco entiendo la preocupación de que si bien están conscientes que estos bienes para el IPAB forman parte del patrimonio del IPAB y que hay que vender y concluir al amparo de lo que tiene como mandamiento el IPAB, pues también tiene la preocupación de si hay una política de mediano y largo plazo, respecto del eje de la aeronáutica de nuestro país, en este caso, de consorcio Aeroméxico.

Así como que se haga con transparencia y con apego a la ley, y si hay otros criterios económicos para el IPAB, más bien, si hay otros criterios para el IPAB distintos a los económicos que entren en la valoración para la venta.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 5, hoja 3, jms

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Concretamente, ante estos tres cuestionamientos, pues yo les diría que este activo en poder del gobierno federal, fundamentalmente del IPAB y un porcentaje con SCT y Nafin, menor, pues ya tienen más de 12 años en poder del gobierno federal.

A lo largo de estos 12 años, bueno, pues han pasado varios acontecimientos. Como ustedes saben, ha habido intenciones e intentos para la venta, en su momento, y cuando se vendió Mexicana, anteriormente hubo un pronunciamiento de la Comisión Federal de Competencia, en donde imposibilitó al gobierno federal a vender las aerolíneas conjuntamente.

Se obligó en esa resolución a que se vendieran de manera separada. Así, en su momento se vendió Mexicana y Aeroméxico no se vendió, porque efectivamente, el precio ofrecido en aquel entonces, estaba por debajo de una evaluación y se estimó que no era conveniente.

¿Por qué se está vendiendo ahora? Bueno, al inicio un poco de mi comparecencia, yo manifestaba que la empresa necesita recursos, como ahora se los va a ampliar el doctor Conesa, lo cual ha sido público y manifiesto, desde que se decidió con la estrategia de la oferta primaria.

El gobierno tiene imposibilidad legal para inyectar esos recursos. Y por otro lado, los acuerdos con los sindicatos, si bien ha habido avances importantes, pues también los sindicatos, según entiendo, en el sentido de que el gobierno no se va a quedar como dueño, sino que su intención es vender, pues un poco también quieren también ya tener frente, pues quién va a ser el comprador o el dueño de la empresa, y efectivamente, ya con él, pues en su caso, llegar a los acuerdos que los sindicatos estimen conveniente.

Es decir, que se venda la empresa ahorita, dadas las condiciones en las que nos encontramos hoy, pues tampoco es un evento repentino, a lo largo de estos años, desde que se tiene Aeroméxico y Mexicana, se han realizado actos por parte del gobierno federal, que acabo de mencionar. Y esto es una consecuencia de estos actos.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 5, hoja 4, jms

Pero yo sí quisiera serles franca respecto de la política de mediano y largo plazo. Decían que era importante que esto se haga conforme a la ley y con absoluta transparencia.

El IPAB conforme a su ley, tiene un mandato expreso, respecto de los bienes que son de su propiedad. Y ese mandato no tiene que ver con la política de mediano o largo plazo o la rentabilidad o estabilidad de los bienes o de las empresas que enajena. Tiene el mandato exclusivo de realizar los bienes en el menor tiempo posible y de obtener el mayor valor de recuperación posible.

Eso es lo que dice hoy la ley del IPAB, y a eso el IPAB se tiene que ajustar.

Por lo que se refiere a si únicamente prevalece el criterio económico, es decir, el precio para decidir a quién se vende, quisiera hacer mención que hay otra cosa adicional. Es el precio con base en la evaluación que se encargó a BNP y también en el programa de enajenación de bienes, la Junta de Gobierno estableció quiénes podrán ser adquirentes de bienes del IPAB. Y señala también, quiénes no podrán ser adquirentes.

Fundamentalmente, se las resumo, muy general, fundamentalmente no podrían ser adquirentes aquellos que hayan participado en la colocación, en la valuación, que hayan sido parte de una demanda al IPAB o a lo que antes fue el Fobaproa o que habiendo sido parte de estas demandas no se hayan desistido, que actualmente haya un juicio, que se encuentren en cartera vencida en alguna institución de banca múltiple. O que habiendo estado en cartera vencida...

(Sigue turno 6)



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 6, hoja 1, l.jg

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... o a lo que antes fue el Fobaproa o que habiendo parte, sido parte de estas demandas, no se hayan desistido, que actualmente haya un juicio, que se encuentren en cartera vencida en alguna institución de banca múltiple o que habiendo estado en cartera vencida hayan causado algún quebrando o menoscabo patrimonial al Fobaproa o al IPAB.

Para estos efectos se tiene que hacer una declaración ante el IPAB, bajo protesta de decir verdad, el IPAB hace investigaciones con el buró, con su base de datos, con la Comisión Nacional Bancaria y de Valores. Tampoco podrían adquirir aquellos que hayan sido accionistas de bancos que en su momento hayan sido saneados por el Fobaproa o el IPAB, al amparo del artículo 7º transitorio de la Ley de Protección al Ahorro Bancario, o 28 de la Ley de Protección al Ahorro Bancario, o de alguna institución que se encontrara administrada o sancada por el IPAB actualmente o intervenida por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.

Entonces la pregunta concreta es si hay un criterio adicional al económico, que es revisar si el posible adquirente es elegible conforme al programa de enajenación aprobado por la Junta de Gobierno.

Siguiendo un poco con las preguntas, se decía, todas estas condiciones favorables sin duda, con las que cuenta consorcio Aeroméxico, incluyendo los slots del aeropuerto de la Ciudad de México y las rutas a las que se tiene acceso, que si esta opinión o si se da una opinión al auditor que se va a encargar de la valuación.

Yo sí quisiera ser muy enfática aquí. He mencionado que la... es una operación de mercado, es una operación transparente, es una operación que se puede al amparo, no sólo de la Ley del Mercado de Valores, sino de la Ley del IPAB, cumple con los requisitos de subasta, competencia, publicidad, transparencia, pero no quiere decir que por ejemplo en estas dos... que tenemos, no quiere decir que estaríamos vendiendo a 160 millones de dólares, no necesariamente. Lo que tiene que ver el IPAB, su Junta de Gobierno, es la valuación, esa valuación todavía no la ha visto.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 6, hoja 2, l.jg

En su momento la Junta de Gobierno verá esa valuación y evaluará si el precio ofrecido es por arriba del valor de referencia que indicó esta valuación o no. Esta valuación por supuesto que considera todas estas condiciones favorables de las empresas.

No sólo considera el valor del mercado de la acción, hay diferentes metodologías para hacer una valuación, para determinar el valor intrínseco de la empresa y para eso, sin duda alguna se consideran los factores económicos, financieros, materiales, humanos, corporativos, legales con que cuenta la empresa. Entonces, en la valuación de BNP tendrán que venir incluidas estas condiciones favorables de la empresa.

Si la... da cumplimiento al artículo 64, cumple con los requisitos de la Ley del IPAB, se apega a la Ley del IPAB, y por qué se pretende vender si se ha deteriorado la empresa. Realmente el hecho de que el IPAB esté dentro de la empresa no le suma valor, no podemos hacer inyecciones de capital y por otro lado, también los acuerdos con los sindicatos si bien se ha avanzado, también ha habido cierta limitación en avanzar más ante la consideración de que no podemos hacer inyecciones de capital y ya buscaría que hubiera un interlocutor enfrente, que sea con el que puedan negociar condiciones colectivas de trabajo que favorezcan a la empresa, pero también a los sindicatos a todo en su conjunto, con la capitalización que pudiera haber de la empresa.

Que si para la venta vemos el plan de negocios de largo plazo y si hay prioridad o si es prioridad para nosotros la viabilidad de la empresa o los recursos. Si vemos el plan de negocios de largo plazo, sí lo vimos porque viene en el prospecto, el prospecto de ambas OPA, es público. En la OPA de los señores Sada viene una mención general de que se harán aportaciones al capital y que buscan mejorar la situación y la rentabilidad y las condiciones de la empresa, no sólo en el prospecto sino tengo entendido que en declaraciones de prensa, el señor Sada todavía el día de ayer ha hecho algunas manifestaciones al respecto.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaría ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 6, hoja 3, ljj

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

En la otra OPA, que es la del fideicomiso Banamex y un grupo de empresarios, ahí venía un poco algo más concreto. Hablaba de 240 millones de dólares y de ciertas condiciones también un poco más concretas, sin embargo ni en una ni en otra es un compromiso ya oficial.

Para la OPA lo que ellos ofrecen es comprar y esta parte de capitalización vendrá después. Entonces, si para la venta, la prioridad para el IPAB será el precio, la respuesta es sí, por qué, porque es lo que nos manda la ley, sin embargo en ambas OPA se ve, se vislumbra que ambos inversionistas para que sea un buen negocio tendrán que capitalizar la empresa y llegar a acuerdos que mejoren la empresa.

Qué tratamiento tienen los minoritarios. Absolutamente el mismo que el accionista de control. La nueva Ley del Mercado de Valores con esta figura de la OPA, y al obligarlos a hacer una oferta hasta por el 100 por ciento, sitúa en condiciones iguales a minoritarios y al accionista de control.

El minoritario también tendrá la opción de decidir vender o no. Ése 40 por ciento que está en el mercado, que les platicaba, tendrá la opción de vender o no a ese precio, a lo mejor dependiendo del accionista que se quede, si es que se vende, decide apostarle a seguir en la empresa dentro del público inversionista. Será una decisión que tendrán que tomar en su momento con sus asesores de inversión.

De no hacerse una aceptación de estas OPA por alguna circunstancia, ya sea que no se concretara alguna de ellas o bien porque la Junta de Gobierno, después de la valuación que tenga en sus manos de BNP, decida no vender, si hay riesgos para continuar con la oferta primaria y secundaria.

Mencioné al principio que los trabajos se comentaron con Morgan Stanley y con los despachos de abogados, que sería Morgan Stanley el colocador, y los resultados del segundo semestre de la empresa llevaron a que se decidiera que la oferta no fuera en el mes de septiembre, sino que eventualmente nos esperaríamos a los resultados financieros de la empresa del tercer trimestre, de septiembre, para eventualmente hacer la oferta secundaria.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 6, hoja 4, ljj

Al ser la oferta secundaria, ahí es un poco un prospecto pero de este lado, del lado vendedor. Hoy los señores que han presentado las OPA hicieron un prospecto y pusieron cuáles son las condiciones en las que comprarían la empresa.

Si nosotros hacemos la oferta secundaria tendremos que hacer ese prospecto y hacer un proyecto vendedor de la empresa. Entonces habría incertidumbre de cuáles serían los resultados de ese proceso, dependiendo de los mercados nacionales e internacionales y de cómo siga la condición financiera de la empresa, pero sería un procedimiento que se seguiría.

Cómo impactaría la venta con los acuerdos de los sindicatos. Actualmente a los acuerdos de los sindicatos que se han llegado bajo la administración del doctor Conesa, esos acuerdos seguirían, estarían vigentes y cualquier...

(Sigue turno 7)



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 7, hoja 1, rpq

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... que son los respectivos sindicatos por parte, en su caso, del comprador que resultare ganador. Si no tienen inconveniente, entonces, le pasaría la palabra al doctor Conesa, para la parte de la situación financiera.

El doctor Andrés Conesa: Gracias, licenciada Fernández y otra vez, gracias por la invitación para participar aquí en esta sesión de las Comisiones Unidas de Trabajo y Previsión Social y de Transportes. Se comentó mucho sobre los datos de 2006; en primer lugar, me gustaría destacar que Aeroméxico es la empresa más transparente en la aviación nacional, es la única empresa que es pública, que cotiza en la Bolsa Mexicana de Valores. Cada trimestre están a disposición de todos ustedes y del gran público inversionista los resultados de la empresa; ninguna otra empresa de aviación en México lo tiene.

La diferencia con los datos que se comentaban de 2006, con los de hoy fundamentalmente respecto al nivel de capital y respecto al nivel de caja tienen que ver con el pago que se hizo, la reducción de capital a todos los inversionistas, incluyendo al IPAB más los accionistas minoritarios, con los recursos producto de la venta de Mexicana, que como saben, una vez que se vendió, el activo sale del Consorcio Aeroméxico, aumenta el nivel de caja porque se paga por la empresa a nivel de capital y cuando estamos obligados a devolver ese dinero a los accionistas y el IPAB —como comentaba la licenciada Fernández— tiene la obligación de utilizarlos para pagar la deuda del Instituto, ese dinero se le regresa y esas son las razones de la diferencia.

También se ha comparado mucho cuál es el valor de Aeroméxico en lo que se ofreció respecto al nivel de Mexicana en la transacción que se llevó a cabo en noviembre de 2005. Si hay una industria que ha cambiado y que ha cambiado radicalmente en los últimos dos años, es la industria aérea nacional; yo creo que aquí sí se rompió un Record Guinness, en donde se duplicó el número de aerolíneas en tan solo un año, pasando de tener ocho operadores en el mercado nacional a 15 en tan solo un año y eso por supuesto que incide sobre el nivel de las tarifas en el mercado doméstico. También, el precio del petróleo, que rondaba los 60, 65 dólares por barril hace dos años, hoy cerró a niveles superiores a los 80 dólares por barril y no obstante esto, en un



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 7, hoja 2, rpq

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

entorno tarifario es mucho más complicado, con un nivel de costos mucho más alto, como lo comentaba la licenciada Fernández y todavía no es 100 por ciento seguro que se acepte, porque dependerá de la evaluación que haga BNP. La oferta que se recibió ayer ya es superior al precio que se recibió por Mexicana en noviembre de 2005; respecto a las relaciones laborales también ya se destacaba que es muy complicado, Aeroméxico, mientras siga en este entorno, estamos atrapado en un círculo vicioso en el cual el principal accionista está impedido por ley, de meterle capital y también los sindicatos quieren ver para poder cambiar estructuralmente los contratos a alguien con una perspectiva de largo plazo.

Se ha avanzado mucho, a mí en particular me gustaría destacar el esfuerzo del Sindicato Independencia, que también se comentó aquí por el diputado Dávila, en el sentido de que esta empresa que se creó, la empresa de mantenimiento aéreo con base en Guadalajara para darle servicio; es la primera vez que una aerolínea norteamericana manda sus aviones al servicio mayor fuera del territorio de Estados Unidos y lo hicimos por la calidad de mano de obra, la capacidad que existe en Aeroméxico y también se hizo, gracias a un nuevo contrato, una nueva relación laboral con el Sindicato Independencia, que nos logró proteger 800 fuentes de empleo, de estos 6 mil 400 que también usted, diputado Dávila comentaba. También en el caso de ASPA se logró un acuerdo muy positivo en los que nos dieron facilidades por los siguientes tres años acotado, pero muy bueno.

También se avanzó con sobrecargos, con una revisión nominal cero, la segunda consecutiva; ahí el tema de los sobrecargos, como también ustedes saben, ya ha sido motivo de mucho ruido en la opinión pública... está ahorita el Sindicato de Sobrecargos también en una negociación con Compañía Mexicana de Aviación en medio de un conflicto de naturaleza económica. El propio laudo de ese conflicto señala muy clara la importancia de entrar en este círculo virtuoso en el cual el socio, el dueño de la empresa le meta capital y los sindicatos le den productividad a los contratos y reduzcan la carga laboral de la empresa y ahí es a donde queremos llegar y eso nada más se va a lograr con el cambio de control.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 7, hoja 3, rpq

Comentaba la licenciada Fernández, que si bien no es un compromiso obligatorio, pero es muy claro que si no se le mete capital a la empresa va a ser muy difícil que ésta sea sostenible en el largo plazo. Uno de los postores explícitamente comentó una cifra de 240 millones de dólares, el segundo de ellos dijo que tenía la intención de hacerlo; está claramente en el prospecto, sin mencionar un monto. De hecho, uno de ellos ha estado platicando y ha avanzado mucho en las pláticas con el Sindicato de Pilotos con ASPA, el caso de Banamex también, que ha sido motivo de prensa y de algunas noticias y declaraciones del secretario general del sindicato, en el cual hay un compromiso por darle productividad al contrato, siempre y cuando haya una inversión de capital, una inversión de recursos y eso es lo que nos va a permitir proteger esas 6 mil 400 fuentes de empleo directo, más todas las indirectas que dependen, porque éstas son las que tiene empleadas Aerovías de México, pero si tomamos en cuenta las de las subsidiarias Seat, Aeromexpress, Alas de América, Aeroméxico le da trabajo a 20 mil personas, es decir, a 20 mil familias, a 100 mil personas, lo cual es algo muy importante que hay que proteger.

Con el cambio de control también se abren oportunidades muy buenas, no nada más en la parte laboral. Como cualquier empresa, muchos de los contratos comerciales con nuestros principales socios están atados a condiciones de cambio de control. Entonces, una vez que se dé este cambio a la nueva administración le va a permitir mejorar muchas de las condiciones que se tienen con los socios comerciales, también en beneficio de la apertura de las nuevas rutas de consolidación de las mismas y por tanto, darle un valor adicional.

También comentaba el diputado Dávila respecto a la importancia de que nada más que el mejor postor que no se venda; cómo están las condiciones de seguridad, etcétera. Aquí también es algo muy importante que me gustaría destacar: grupo Aeroméxico que incluye como saben, Aeroméxico más Aerolitoral, ahora lo que es Aeroméxico Conect, junto con Compañía Mexicana de Aviación y Click, somos las únicas cuatro empresas que pertenecemos a la IATA y que por tanto, cumplimos con el Certificado de Seguridad más alto que hay en la industria, que es un certificado que se llama Alloza. Ese certificado déjenme contarles, que hay que recertificarnos cada dos años. Aeroméxico fue la primera línea en Skytin, que incluye Air France,



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 7, hoja 4, rpq

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

incluye Delta, incluye Continental, en conseguir ese recertificado de seguridad; el nivel más alto de estándar en la industria.

Quien compre Aeroméxico, perteneciendo a Skytin, está obligado a cumplir con estos estándares de seguridad, con los que impone la DGAC mexicana, con los que impone la autoridad regulatoria en Estados Unidos (DGAA). Aeroméxico también vuela a Asia, vuela a Europa, vuela a Sudamérica, entonces nos vigilan todas las autoridades regulatorias en estas partes del mundo, más el hecho de pertenecer a la IATA IAKI, creo que es muy importante.

Yo quisiera aprovechar este foro y la invitación no nada más para hablar de los temas de venta, porque entiendo que también se está llevando a cabo en el Congreso un foro respecto a la industria aeronáutica con el diputado Ramírez Stabros presidiéndolo, que es muy importante, más allá de la venta de Aeroméxico, es muy importante ponerle orden a la industria aérea nacional.

Creo que hay muchísimo qué trabajar en cuanto a la relación de las aerolíneas con los aeropuertos, en cuanto a la relación de los tratados bilaterales, en cuanto a los criterios de seguridad que le rigen a DGAC, que nuevamente lo comentaba, comparándolos con los criterios de IATA, en cuanto a la provisión de muchos de los servicios para la industria aérea donde nos enfrentamos a monopolios como los aeropuertos, como Pemex en el caso de compra de hidrocarburos, entonces, creo que este tema da para mucho más y se puede hacer. La venta de Aeroméxico va a, sin duda, a coadyuvar, no nada más a proteger las 6 mil 400 fuentes de empleo más los otros cerca de 14 mil, que indirectamente dependen a través de subsidiarias, si no con una buena capitalización entrando en ese círculo virtuoso, por qué no a generar más y mejores empleos; pero se necesita un fortalecimiento estructural de la industria. Ir más allá del simple cambio de control de la línea aérea más importante de México y ver qué se puede hacer conjuntamente para que realmente tengamos los cielos más seguros, los cielos más productivos, buenas tarifas para los consumidores también, que no haya subsidios cruzados.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 7, hoja 5, rpq

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Aquí algo que comentaba usted, diputado Dávila, respecto a los slots de la ISM, pues si bien valen mucho para empresas como Aeroméxico, como Mexicana, lo que hizo la autoridad también en ese sentido, al crear el Sistema Aeroportuario Metropolitano prácticamente se está canalizando, porque mucho del mercado que iba al Aeropuerto de la Ciudad de México, pues ahora se va a Toluca o se va a Puebla, dándole subsidios además a esas aerolíneas que operan ahí de menores TUA.

Entonces, no está muy claro que sea una ventaja competitiva estar en el Aeropuerto de la Ciudad de México, también con un aeropuerto que está saturado, que se tarda muchísimo la operación en darle la vuelta al avión. Que va a ayudar mucho la Terminal dos, pero, no hay en ese sentido una clara ventaja. Si de hecho hoy ha habido un favoritismo y una protección hacia los nuevos concesionarios...

(Sigue turno 8)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 8, hoja 1, rjg

... una clara ventaja si de hecho hoy ha habido un favoritismo y unas protecciones hacia los nuevos concesionarios, lo cual creo es completamente injusto y no está tomando en cuenta la autoridad el hecho de que los que ya estamos establecidos, las siete reuniones que estábamos ahí... los servicios darles fuentes de empleo, nosotros el 30 por ciento 20 mil, son 40 o 50 mil personas que dependen de la industria aérea nacional. Esos son mis comentarios y si tienen alguna duda.

Me comprometo hoy en la tarde entregarle a los dos presidentes de las comisiones los boletines de prensa del primer y segundo trimestre de este año para que puedan complementar, la información que se tenía era hasta diciembre de 2006.

El presidente diputado Tomás del Toro del Villar: Gracias doctor...Labastida. Igualmente por sus respuestas a la licenciada Teresa Fernández Labardini. Saludo al diputado Enrique Iragorri Durán, secretario de la Comisión de Transportes, a quien le corresponde moderar la segunda ronda de esta comparecencia.

El secretario diputado Enrique Iragorri Durán: Bueno, pues siguiendo con el acuerdo que se tiene preestablecido, vamos a iniciar la segunda ronda de preguntas y respuestas y se le cede el uso de la palabra al diputado Robinson Uscanga Cruz, del Partido Convergencia. ¿No está?

Bueno, se le cede el uso de la palabra al diputado y secretario de la Comisión de Transportes, al diputado Jesús Ramírez Stabros, del Partido Revolucionario Institucional.

El diputado Jesús Ramírez Stabros: Muchas gracias a todos. Perdón por dar la espalda, pero estamos aquí... y muchas gracias a la secretaria ejecutiva del IPAB por su presencia y por su atención.

A ver, vamos a entrar a lo mejor a una discusión y me parece preciso hacerlo, porque ya lo planteaba el doctor Conesa, un tema que pone en la mesa es el asunto del orden de la industria aeronáutica. La ley del



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 8, hoja 2, rjg

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

IPAB, en distintos artículos menciona que habíamos tenido... la aprobación de la ley del IPAB, cinco años para... o tres, en su caso, en los bienes que se dan en la administración.

Ya, ese tiempo ya pasó y sin embargo, pues no se vendió. Habrá que ver con detenimiento, por qué hoy y bajo qué preceptos se hacen estas consideraciones.

Yo entiendo que el IPAB tiene que vender los bienes, pero estamos hablando más que de un bien, de varias preguntas que deberíamos hacernos, probablemente no le corresponda a usted contestar eso, pero, primero, por qué estuvieron las dos principales aerolíneas del país metidas en el IPAB, esta es una pregunta que no tiene que ver con el IPAB, sino que tiene que ver con lo que decía el doctor Conesa, con la industria y con un tema fundamental para el Estado mexicano, que hoy vea nomás en qué pasos andamos.

El asunto de que la principal aerolínea del país esté metida en el IPAB y que se quiera y se pretenda venderla con un criterio de precio, del mejor precio, porque así lo dice aparentemente la ley, pues no garantiza para el Estado mexicano absolutamente nada, ni para los trabajadores, como se ha demostrado ya con Mexicana de Aviación, ni inversiones ni mucho menos mantenimiento del tema ni creación de empleos, ni se toman en cuenta a través de un precio, una consideración que deberíamos de hacer en esta Cámara de Diputados, los cielos del país, a consideración del que ofrezca el mejor precio.

Y esa es una realidad, porque Aeroméxico, no estamos hablando de poca cosa, representa el 40 por ciento de la aviación de este país, representa el 30 por ciento de los empleos de este país en aviación, representa a la empresa más transparente, representa un orgullo nacional... de representación nacional ante otros países, representa una enajenación que hizo la propia sociedad mexicana antes de 94, de muchos miles de millones de dólares o de casi mil millones de dólares y que hoy los ciento y tantos millones de pesos o de dólares que se ofrecen no se parecen a aquellos de 94, cuando se tuvo que rescatar, se conformó Cintra y ahí nos costó, según datos de la propia Dirección General de Aeronáutica Civil, este documento, se gastaron 980 millones de dólares en aquel rescate.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 8, hoja 3, rjg

Las aerolíneas llegaron a valer casi mil millones de dólares, cuando estaban juntas y no se vendieron juntas. Entonces, el criterio de precio no fue aquel.

Yo entiendo que fue la Comisión Federal de Competencias la que en su momento la separó y ahí se cayeron los precios. Pero tampoco veo aquí representantes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, si estamos hablando de un tema sectorial sustantivo y fundamental.

No es lo mismo vender un rancho del IPAB o un terreno que esté en el IPAB, que vender el cielo mexicano y vender un mercado nacional. Es lo que estamos vendiendo, un mercado nacional. No nada más una empresa.

Hemos tratado de buscar en la página del IPAB, del Internet, los criterios que llevaron a los cambios en las consideraciones, los criterios que utilizó la Comisión, la Junta, para determinar esta venta y está bloqueada desde hace tiempo ya, dice que está por el tema de, está bloqueada por está en el Ifai la información.

Entonces, pareciera que no podemos establecer con claridad, por lo menos tener claridad en algunos de los criterios que se utilizaron o que está utilizando la Junta para enajenación.

Entre otros, aparecen nombres en la lista de oferentes, ofertantes, nombres que la propia ley del IPAB manejaba como imposibilitados, en un momento dado.

Aparece Banamex, y Banamex estaba también, cuando menos en los temas de aquel asunto del Fobaproa, etcétera, habrá que ver con cuidado y determinación eso, cuando menos despierta dudas.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 8, hoja 4, rjg

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Yo traigo, quisiera cuando menos leer tres o cuatro cosas para no estar hablando también de memoria. Dice, la ley del IPAB establece que el Instituto deberá administrar y enajenar los bienes, con el fin de obtener el máximo valor de recuperación posible.

Entonces, quisiera que nos informara cómo el proceso que se ha anunciado por la venta de las acciones de Aeroméxico cumple con lo establecido en la ley.

Si traemos un antecedente de un mayor valor en Aeroméxico, cuando menos lo que nos costó. Y en particular, con los procedimientos establecidos en el capítulo 2º del Título Tercero de la misma ley.

Dado que de acuerdo con el artículo arriba mencionado, el secretario ejecutivo, usted es el caso, deberá elaborar un programa de enajenación de bienes para la aprobación de la Junta de Gobierno. ¿Cómo ha evolucionado dicho programa en general? Y en lo particular, en lo referente a los requisitos que deben llenar los posibles oferentes y adquirentes de los bienes.

Ya que nos queda claro que estos han sido sujetos a modificaciones, que tampoco está claro en la página del IPAB cuáles fueron los criterios de modificaciones de estos criterios. No se ha visto.

Pareciera entonces, que estos criterios se modificaron para adjudicárselos a intereses particulares en operaciones importantes.

Ahora sí que no hay transparencia en el cambio de criterios. Entonces, pudiera interpretarse que se cambiaron los criterios, para ver si hay intereses muy particulares a los cuales responder en la enajenación de estos bienes.

Dado que los procedimientos que establece la Ley para la Enajenación de Bienes, establece que ésta deber ajustarse a procedimientos, bajo criterios y lineamientos para procurar una adecuada competencia entre los



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 8, hoja 5, rjg

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

oferentes, en una licitación o subasta. Que el Programa de Enajenación de Bienes deberá contener, actualícenos, cuáles son esos criterios que se utilizaron para esta competencia entre compradores.

Le decía que hemos tratado de consultar la vía de la página de Internet del IPAB, el acta correspondiente a la sesión, donde se discutió el procedimiento de enajenación de las acciones de Aeroméxico, topándonos con la sorpresa de que está bloqueada esa página desde hace tiempo y no ha sido posible consultarse...

(Sigue turno 9)



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 9, hoja 1, baag

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... el acta correspondiente a la sesión donde se discutió el procedimiento de enajenación de las acciones de Aeroméxico. Topándonos con la sorpresa de que está bloqueada esa página desde hace tiempo y no ha sido posible consultarse.

Vamos viendo que los nombres de los aspirantes a comprar eso incluye a Banamex como interesado en el proceso. Consultando el Programa de Enajenación de Bienes actual, como ustedes seguramente nos explicarán, ha sufrido cambios sustantivos en lo referente a quiénes pueden participar como oferentes y adquirientes, indica que quienes hayan causado un quebrando en el sistema financiero no pueden participar en los procesos de enajenación. Habrá que ver también en esa misma cuestión que usted asumía que estamos hablando de un orden y tenemos que hablar de un orden en la industria, qué hace otra vez una sociedad de crédito, un banco queriendo administrar líneas aéreas.

Y han transcurrido más de cinco años, decía yo, que entró en vigor la Ley de Protección al Ahorro Bancario y más de tres desde que los activos de las instituciones intervenidas por la Comisión Bancaria y de Valores entraron bajo los procesos de liquidación a cargo del IPAB. Es el periodo que establece la ley. ¿Podría usted informarnos el por qué ha llevado tanto tiempo la enajenación de Aeroméxico y en su caso también de Mexicana? Porque fue lo mismo, se violó la ley. Al final de cuentas no se cumplió con lo establecido en la ley.

Y es usted responsable directa de los activos bajo responsabilidad del IPAB. Siendo Aeroméxico uno de los más importantes por su naturaleza. Existe también un consejo de administración encargado de acuerdo con la Ley del Mercado de Valores de tutelar a dicha institución. ¿Podría usted informarnos como representante de los interesados últimos en el bienestar de Aeroméxico, que es el pueblo de México, cuál ha sido el desempeño de la empresa Aeroméxico en cuanto a su valor, su administración, su proyección? ¿Y cuál ha sido el desempeño de los miembros del Consejo de Administración? ¿Cuál es el esquema de compensación de los funcionarios de Aeroméxico y de los consejeros? ¿Forman también algún esquema de bonos de éxito por ventas, etcétera?



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 9, hoja 2, baag

Y el punto fundamental, y termino con esto. A final de cuentas, el poner aquí en la Cámara de Diputados, ante las Comisiones Unidas el hecho de que el criterio para la enajenación de la empresa más importante de este país es absolutamente el precio, independientemente de quien sea el que esté atrás, claro, con ciertos criterios fijos, yo quiero preguntarles a todos los diputados aquí presentes, cómo garantiza el Estado mexicano y este Congreso una reventa de Aeroméxico y que no caiga en manos de quien, en principio se cuide quién es y de que no caiga en manos de quien no tenemos que caer o de intereses extranjeros o de intereses criminales, inclusive.

El tema de la aviación nacional es un tema muy independiente del asunto del IPAB y es correcto, ustedes tienen una ley que cumplir, pero ya no la cumplieron. Pasaron muchos años y no cumplieron la ley y el criterio de estas comisiones debiese ser, cuando menos, la comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes para evaluar este tema que implica sin duda la soberanía, seguridad nacional, temas de Estado, que no es la venta específica al mejor precio y al mejor postor de la aerolínea más importante de este país. Muchas gracias por sus respuestas.

El presidente diputado Tomás del Toro del Villar: Gracias, diputado. Siguiendo con el orden que teníamos preestablecido, le cedemos el uso de la palabra al diputado Santiago López Becerra, del Partido de la Revolución Democrática.

El diputado Santiago López Becerra: Muy amable. Gracias. Creo que algo que nos preocupa intensamente, algo que ya advirtió aquí el compañero diputado, qué va a suceder con la empresa aérea. Sabemos el fin económico. Pero sí nos preocupa lo que pueda suceder. Sabemos que la situación del mundo actual es difícil y México no se escapa. Cómo sabemos que el recurso con que se va a adquirir esta empresa tiene un origen no muy lícito y que como consecuencia va a tener que ser vendida.

Estamos perdiendo casi, casi la soberanía nacional en ese ámbito. Eso es lo que nos preocupa demasiado. ¿Qué va a ser de nuestro país sin una industria de este tipo? ¿Qué va a suceder en la cuestión de seguridad,



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 9, hoja 3, baag

de soberanía ante las situaciones que se están generando en el mundo con un país que no cuenta con una industria aérea? No tiene ningún dominio en esto. De hecho, el IPAB hace su movimiento de acuerdo a la ley de que le establece, pero no sabemos si el que adquiere esta línea, posteriormente la pueda adquirir otro mejor postor y no sabemos los fines.

Sí nos preocupa —insisto— intensamente este asunto de que perdamos la soberanía del país y estemos a merced del mejor postor financieramente en el concepto internacional. Muchas gracias.

El presidente diputado Tomás del Toro del Villar: Gracias, diputado López Becerra. Ahora le cedemos el uso de la palabra al diputado, para cerrar esta ronda, al diputado Carlos René Sánchez Gil, del Partido Acción Nacional.

El diputado Carlos René Sánchez Gil: Gracias, compañero diputado. Bienvenida licenciada María Teresa Fernández, secretaria ejecutiva del IPAB, compañeros diputados, compañeras diputadas. El tema es de sumo interés para todos y habiendo escuchado ya los puntos de vista y los cuestionamientos de algunos de mis compañeros con los cuales coincidimos, quisiera hacer mención de algunos antecedentes que son interesantes tenerlos en cuenta, por lo que refiere ahora a la venta de Aeroméxico.

Como ya lo señalaban por aquí, inicialmente, la venta de las dos aerolíneas: Aeroméxico y Mexicana tenía una oferta, más bien, un precio de mil millones de dólares, desde luego se decían que eran las dos un monopolio y bueno, siendo para la sociedad un cargo, porque se pagaron con fondos públicos se precisó su venta. Soy muy malo en matemáticas. La verdad, no entiendo cómo la venta de Mexicana se dio en alrededor de 161 millones de dólares y peor aún ahora que se pretende vender Aeroméxico en una operación que para mí es simple, entre el haber y el debe veo un superávit de más de 400 millones de dólares, dado que los activos que tiene Aeroméxico son de mil 300 millones, el pasivo de 985 millones de dólares y en caja tiene un ahorro de 170 millones de dólares.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 9, hoja 4, baag

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Lo cual, son alrededor de 485 millones de dólares que podríamos decir que es un activo o un superávit en esta simple operación terrestre. Más los 345 millones de dólares que por ejecutoria la Suprema Corte de Justicia ha determinado la compra de bienes de esta naturaleza. Si a la oferta, ahorita, supera escasamente los 150 millones de dólares, estamos hablando de que prácticamente estaríamos regalando la aerolínea en un negocio que para mí sería muy jugoso y de lo cual tenemos antecedentes...

(Sigue turno 10)



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 10, hoja 1, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... para la nación y sobre todo para los mexicanos en deudas que están ahí todavía en el Fobaproa y ahora en el IPAB.

Los criterios del marco jurídico que nos señalan para la venta de esta empresa son la Ley de Protección del Ahorro Bancario y la Ley del Mercado de Valores, que entre sus premisas señalan el garantizar el valor máximo de recuperación.

Yo creo que cualquiera de nosotros cuando vende un bien le pone un valor, un valor específico. Yo vengo mi casa y yo le pongo un valor específico que considero es la base; no lo hago a la inversa, esperando que alguien me ofrezca la mitad del valor para ver si me convence, ya que hay un valor en las cosas, en las acciones, en los activos de la empresa que debieran primero precisarse como punto de partida para poder enajenar los activos de la empresa.

En este sentido nosotros, como Acción Nacional, no queremos que se repitan estas situaciones de venta de bienes nacionales, del patrimonio nacional que finalmente es de los mexicanos y es una deuda que pagan los mexicanos; vender las cosas en términos no muy claros en donde a veces —siendo uno mal pensado— se dan grandes negocios que finalmente benefician a muy poquitos y perjudica a la mayoría de los mexicanos.

En ese sentido, licenciada María Teresa, sí quisiera precisar y preguntarle en relación a este asunto si ha considerado el IPAB exigir a la entidad que se encargue de elaborar el valor mínimo de referencia de Consorcio Aeroméxico, que se consideren los elementos relativos a los 170 millones de dólares que existen en caja que existen al cierre del 2006.

Los mil 200 millones de dólares de activos, los intangibles como la ejecutora Suprema Corte de Justicia, respecto a la posibilidad de acreditar pérdidas derivadas de la venta de sus acciones hasta por 345 millones de dólares.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 10, hoja 2, mmp

El uso de la terminal 2 del aeropuerto de México, donde se invirtieron 8 mil millones de pesos, la creación de la aerolínea chartera del consorcio y el taller de mantenimiento que ostenta un contrato para dar servicio a aviones durante los próximos 10 años, así como la adjudicación que tendría el nuevo dueño de los *slots*, más valiosos y costosos que ostenta Consorcio Aeroméxico. Por su atención y respuesta, gracias.

El presidente diputado Tomás del Toro del Villar: Gracias, diputado Carlos René Sánchez Gil. Vamos a cederle el uso de la palabra en primera instancia al doctor Andrés Conesa y posteriormente a la licenciada María Teresa Fernández, para que nos contesten sus cuestionamientos.

El doctor Andrés Conesa: Gracias. Nada más una precisión de cifras respecto a lo que comentaba el diputado Sánchez Gil. Comentaba usted el superávit de los 400 millones de dólares, que es la diferencia entre activos y pasivos y luego sumaba usted el nivel de caja, los 170 millones de dólares que comentaba de 2006.

Realmente la caja está incluida ya en los activos, la caja es parte del activo; entonces, si usted la suma aparte, le estaría contabilizando doble. Como le comentaba en mi respuesta anterior, yo les voy a mandar la información al cierre del primer semestre y ahí puede ver usted realmente la diferencia entre el activo y el pasivo, es el nivel de capital. El nivel de capital al cierre del primer semestre asciende a 170 millones de dólares de Aeroméxico, información que es pública.

Cuando una empresa hace una evaluación, y aquí lo quiero destacar, somos la empresa más transparente que existe en la aviación nacional, toma en cuenta todos los señalamientos que usted hacía. Por ejemplo, el tema de las pérdidas fiscales se reveló a través de un EMISNET, que es el mecanismo para comunicar vía a las empresas que cotizamos en la Bolsa Mexicana de Valores.

Está en la página de Internet de la Suprema Corte de Justicia, entonces, cualquier interesado puede ver la resolución de la misma. Y déjeme destacar, es muy importante para poder utilizar esas pérdidas fiscales,



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 10, hoja 3, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

como ustedes bien saben y más los miembros de la Comisión de Hacienda, tiene que generar utilidades y para poder generar utilidades hay que entrar en este círculo virtuoso donde se le invierte capital, donde haya contratos laborales más productivos que permitan crecer, entrar a nuevas rutas, etcétera. Las pérdidas fiscales, si la empresa no es capaz de generar utilidades, no tienen mucho valor.

Es muy importante destacar, porque también se ha comentado, lo comentaba también el diputado Ramírez Stabros, respecto al papel del Estado, etcétera, Aeroméxico desde que, si bien está del paraguas del IPAB —antes Fobaproa hace 10 años— no ha recibido un solo centavo de recursos públicos, uno solo.

A diferencia de cuando tuvimos el 11 de septiembre las aerolíneas norteamericanas que recibieron apoyo del gobierno federal de Estados Unidos, aquí ésta es una empresa que no es parte del aparato público estatal, es una empresa tan privada como cualquiera de las que cotizan en bolsa.

El IPAB se hizo de acciones producto del rescate bancario, pero, como lo destacó mucho la secretaria ejecutiva, está impedido de ley de meterle. Nosotros no estamos en el presupuesto como está un Pemex, un CFE; la deuda no está garantizada; entonces, vive con recursos propios.

Por tanto, impedirle crecer y que pueda alguien llegar a capitalizarla porque hoy la naturaleza jurídica, como se ha destacado mucho, no lo permite, pues lo que va a hacer es simplemente inhibir el desarrollo de la empresa y, lejos de proteger el empleo, va a perjudicar a los 6 mil 400 trabajadores de Aeroméxico, más los otros 14 mil que dependen indirectamente de ella.

También comentaba el diputado Santiago López respecto al tema de las empresas privadas. Somos prácticamente hoy en día de los países desarrollados la única empresa en la cual, siendo nuevamente de naturaleza privada pero con una inversión del Estado vía el IPAB, que pertenece dentro del control del Estado.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 10, hoja 4, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Usted ve los casos en España, en el Reino Unido, en Estados Unidos, en Japón, en fin, todas las aerolíneas en el mundo, las principales, son privadas. Muchas de ellas son 100 por ciento públicas que cotizan en la bolsa, como el caso de una Luftansa, Alemania; de Air France y KLM en Europa, en Francia y en Holanda.

Muy importante el precio de venta, también lo comentaba el diputado Sánchez Gil. No es comparable este tipo de ventas con las que, si usted revisa algunas ventas que hizo el Estado de las acciones en el pasado, muchas veces le puedo comentar, por ejemplo, el caso de los ferrocarriles.

Se vendió en... lo que sea, no me acuerdo si cada uno de los grupos uno en mil 300 millones y el otro en 800 millones. Ve usted qué pasó con la deuda, la deuda la absorbió el gobierno federal. Aquí se vende la empresa y en el momento que se venda, igual que fue en el caso de Mexicana, a la hora que se venda Aeroméxico, el comprador se queda con el último peso que haya, que tenga de deuda la empresa, que incluye tanto la deuda financiera, como los compromisos de arrendamiento de aviones.

Es decir, a diferencia de ventas que se hicieron en la década pasada, el Estado no se queda con ninguna obligación de pagar ningún pasivo. Eso es muy importante para poder compara los precios de enajenación de cada una de ellas.

Y finalmente, el diputado Ramírez Stabros destacó, comparando las cifras estas de mil millones de dólares con las de 161 o 155. Usted sabe muy bien lo que ha pasado en los últimos 10 años en la industria nacional, porque ha tenido, además, oportunidad de ser protagonista en esta etapa.

El precio del barril de petróleo hace 10 años estaba en 8 dólares, ahorita está en 80, lo cual significa un gasto para consorcio Aeroméxico comparado —nada más le voy a decir, no me voy a ir 10 años atrás— 4 años atrás. De mil 500 millones de pesos que gastábamos al año, estamos gastando cerca de 6 mil millones de pesos.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 10, hoja 5, mmp

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Los contratos laborales, que también le tocó a usted participar de forma importante, se han encarecido. No nada más por cambios, digamos ineficiencias o indisciplinas de parte de sindicatos y administraciones, sino la propia Ley del Trabajo, que introdujo una dinámica de encarecimiento de los contratos año con año, con el día adicional de vacaciones.

Digo, todas las empresas pierden días laborables, no nada más la industria aérea; pero dadas las condiciones en la que estaban, usted sabe muy bien lo que el costo promedio de los trabajadores, sobre todo de los pilotos en Aeroméxico y Mexicana, comparados con nuestros principales competidores en Estados Unidos y en Europa y sabe muy bien que son significativamente más altos contra los que tenemos que competir.

Respecto a quién administra las empresas, también siendo usted un conecedor muy...

(Sigue turno 11)



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 11, hoja 1, ahm

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... contra los que tenemos que competir, respecto a quién administra a las empresas, también siendo usted un concededor muy amplio de la industria, sabe que quien autoriza las concesiones, obviamente no es el IPAB ¿no? Es la Dirección General de Aeronáutica Civil y ahí de las nuevas aerolíneas, por ejemplo ¿no? de las siete, ocho que se autorizaron, no hay ninguna que tenga experiencia, o sea, que sea una que tenga alguna inversión en alguna otra aerolínea, odas las demás es gente que no tenía nada que ver con el sector de la aviación y la DGAC les dio lo permisos, digo, nuevamente siete, ocho en un solo año, pues creo que como usted lo señalaba, habría que pedirles los criterios a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o la DGAC para dar esas concesiones.

Aeroméxico tiene una historia, como es el caso de Mexicana de Aviación, de muchos años, con el Certificado IOSA, con los estándares de seguridad más altos, cumplen con todas esas condiciones. Y quien compre Aeroméxico, va a tener que seguir cumpliendo con las mismas.

Se mencionaba que de dónde vienen los recursos, etcétera. Quiero recalcar que esto es una caja de cristal, es la empresa más transparente de la aviación. Usted puede abrir la página en la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, ver en los prospectos y aparece claramente quiénes son los inversionistas. La Comisión Nacional Bancaria y de Valores tiene que aprobarlo.

Yo lo invito a que también cheque en las nuevas concesiones de empresas que no son públicas, que hoy están operando en el país, quiénes son los socios, porque ahí sí en eso sí nadie sabe aquí. Hoy sabemos quiénes son los socios y se va a saber en el momento si el señor Saba resulta ganador, después de otro proceso, pues sabremos quién es y si resulta el Grupo Financiero Banamex, vía los fideicomisos con los otros 14 inversionistas, tienen nombre y apellido y la gente lo sabe. Aquí no hay nada en lo oscuro. Muchas gracias por permitirme la respuesta.

El presidente diputado Tomás del Toro del Villar: Gracias, doctor. Ahora le cedemos el uso de la palabra a la licenciada María Teresa Fernández.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 11, hoja 2, ahm

La licenciada María Teresa Fernández Labardini: Gracias, un poco complementando lo que acaba de comentar el doctor Conesa y tratando un poco de dar respuesta a los diversos comentarios y cuestionamientos que se han hecho, sí quisiera enfatizar que aunque tenemos, el gobierno federal casi el 61 por ciento de las acciones de Aeroméxico, no lo convierte en una empresa paraestatal o en una empresa pública, todo lo contrario, como lo acaba de mencionar el doctor Conesa, es una empresa privada que cotiza en el mercado de valores y que tiene un 40 por ciento en el público inversionista.

Y si bien, digamos, yo entiendo perfectamente esta preocupación de la aeronáutica del país, de la industria y de los trabajadores, como se ha mencionado, hay otras autoridades del Ejecutivo federal que están viendo esto. Aeroméxico, como decía el doctor Conesa, hoy en día cumple con toda la regulación.

Y la opción, digamos, de pensar en algo de mediano y largo plazo que pudiera implicar tomar la decisión de no vender, repito, como decía el doctor Conesa, hace un momento, cuando explicó la situación financiera de la empresa del último semestre, pues ¿cuál es la opción? La opción yo creo que tampoco es favorable ni para Aeroméxico ni para los trabajadores, porque el problema de la situación financiera, dadas las condiciones y al no haber recursos frescos de capital que capitalicen la empresa, pues se va a seguir erosionando, la empresa se va a tener que seguir apalancando. Entonces, además de que yo creo que la opción es vender, porque es un activo que el gobierno federal por diferentes circunstancias tiene más de 12 años con él, es en beneficio de la empresa.

El criterio del precio no garantiza ni para el Estado ni para los trabajadores la mejor condición para la empresa. Es cierto, he sido muy enfática en toda mi comparecencia, del precio, de que para el IPAB debe de vender en las mejores condiciones posibles, pero el precio también refleja algo directa o indirectamente, refleja la situación de la empresa. Entonces no es que se venda al mejor postor. Bueno, se vende al mejor postor pero se vende a aquel que quiere hacer una inversión en la empresa y que tiene proyectos de comprar la empresa para que sea un buen negocio, mencionábamos, en ambos prospectos y no quiere decir que haya



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 11, hoja 3, ahm

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

una decisión de venta, no, sólo estoy destacando lo que hoy es una realidad. En ambos prospectos se hace una mención de aportaciones de capital.

Entonces si bien el criterio para el vendedor será el precio, bueno, lo cierto es que hay inversionistas interesados en la industria, en hacer negocio en la industria y esos posibles interesados o inversionistas, al ser una empresa que cotiza, pues es un procedimiento transparente; vienen relacionados quiénes son los accionistas, viene también cuál es el origen de los recursos que se inyectarían tanto para el precio como para los posibles aumentos de capital.

Respecto de la lista de oferentes y de que en la página nuestra de Internet no se han encontrado los acuerdos de la junta de gobierno del IPAB, en que haga referencia al programa de enajenación de bienes o que haga referencia a quienes pueden ser posibles adquirentes, una disculpa, a la mejor sí no se ha podido tener acceso. Acabamos de actualizar nuestra página hace como un mes. Hay una sección que está en la sección de Transparencia, que tiene un vínculo distinto, con mucho gusto podemos dar el vínculo.

Ahora, en el documento que estoy entregando el día de hoy, hago transparente, por número de sesión y fecha de la junta de gobierno, en donde cómo se fueron dando los eventos al amparo de la junta de gobierno del IPAB que nos ha llevado hasta este momento, es decir, la oferta primaria, la oferta secundaria y ahora la posibilidad de una OPA.

También hago mención explícita de la fecha de la junta de gobierno en donde la junta de gobierno reconoce que conforme a la Ley del Mercado de Valores y la Ley del IPAB, una operación en el mercado bursátil nacional, es una operación reconocida al amparo del programa de enajenación de bienes.

Entonces trajimos copias del documento que estoy entregando a los presidentes de ambas comisiones y si ustedes lo consideran, están ahí disponibles las copias para que tengan acceso a esta información.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 11, hoja 4, ahm

Si los criterios de los oferentes han sido modificados y que tienen conocimiento que han sido modificados y que a la mejor en algunas ventas se han cambiado, ahí viendo el interés particular de algunas ventas, la respuesta es "No". Los criterios de posibles oferentes se establecieron en 1999 y esos criterios siguen vigentes y han sido aplicados para todas las ventas, de manera general y no particular para ninguna venta específica que ha hecho el instituto.

Hay alguna pregunta o cuestionamiento sobre una de las segundas OPA y en general, yo creo, sobre las dos OPA. Decía, el IPAB ya revisó si estos oferentes cumplen con los criterios de venta, a quién le podríamos vender.

En el caso de los señores Saba, como había sido ya una OPA que se presentó con anterioridad, ya se había avanzado en el proceso de cartas que tienen que presentar al IPAB en declaraciones bajo protesta de decir verdad, haciendo unas manifestaciones y con un chequeo que nosotros como lo mencioné hace un rato, tenemos que revisar si efectivamente cumplen.

En el caso de la OPA de Banamex, están en ese proceso. Y creo que todos de manera errónea públicamente y en la prensa también se ha dicho que es una OPA de Banamex. Y los invito a que leamos el prospecto. No es una OPA de Banamex, es una OPA que hace un fideicomiso constituido en Banamex. Es decir, Banamex no va a hacer accionista de la aerolínea, según se desprende del prospecto.

El 51 por ciento de las acciones del consorcio Aeroméxico serían adquiridas por unos que llaman ellos "fideicomitentes" y "fideicomisarios "a", que son la lista de empresarios que dieron a conocer y que viene ahí en el prospecto. Y el otro 49 por ciento, por una sociedad mexicana de responsabilidad limitada, que se constituyó en el año 2006, según tengo entendido, pero esa información viene en el prospecto. Entonces Banamex no es accionista.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 11, hoja 5, ahm

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Si nosotros en el IPAB o yo específicamente como Secretaría Ejecutiva del IPAB soy responsable directa de los activos. Los activos que tiene hoy el IPAB forman parte del patrimonio del...

(Sigue turno 12)



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 12, hoja 1, nm

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... si nosotros en el IPAB o yo, específicamente, como secretaria ejecutiva del IPAB soy responsable directa de los activos, los activos que tiene hoy el IPAB forman parte del patrimonio del IPAB, yo tengo la representación del instituto, pero corresponderá a la junta de gobierno, que es el órgano colegiado del IPAB, corresponderá a la junta de gobierno decidir y resolver sobre la aceptación o no de las OPA que se han presentado, y en general sobre el proceso de enajenación de Aeromexico, como lo hemos venido haciendo, y viene una descripción en el documento que entrego de cómo han evolucionado estos diferentes acuerdos de la junta de gobierno.

No quisiera yo emitir algo más. ¿Qué va a suceder con la empresa aérea? Era una de las preguntas, ¿qué va a suceder con la empresa aérea? ¿Y si esta venta no podría atentar contra la soberanía nacional? Hasta ahorita, las dos OPA que están sobre la mesa, no prevén que extranjeros adquieran el control de la aerolínea, efectivamente hay una limitación del 25 por ciento, salvo la parte de inversión neutra.

¿Qué va a suceder con la empresa? Como lo decía el doctor Conesa, si bien el IPAB por mandato de ley tiene que vender al mejor precio, considerando su evaluación, también se estima que lo que va a suceder con la empresa sea para bien de la empresa, tampoco se pretende o se está haciendo esto, pensando que sea para mal de la empresa, sino justamente que se alguien que esté dispuesto —como lo han manifestado en estas ofertas— a hacer inyecciones de capital y a ver por la eficiencia y rentabilidad, y mejora de la empresa. Repito, respecto de la aeronáutica en este país, hay otras entidades y organismos de la Administración Pública Federal que tienen en su mandato velar por ello.

Respecto de si prácticamente se regala la aerolínea o no, comprando un poco los valores de Mexicana, considerando los valores de la empresa. ¿Cuál sería el valor como punto de partida? Yo aquí, ya se ha hablado mucho al respecto, el doctor Conesa también hizo algunos comentarios, yo sólo quisiera reiterar que la situación financiera al mes de junio se muestra y es pública, se muestra que hay una necesidad de recursos en la empresa, para beneficio no sólo de la empresa y de los posibles accionistas, para beneficio de los trabajadores y considero de la industria en general.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 12, hoja 2, nm

Si el valor que están ofreciendo estas dos OPA es bajo o alto, repito, podemos ver sin prejuicio del valor de la acción cómo ha ido fluctuando a lo largo de estos meses y de los años anteriores, el valor de mercado de la acción, pero al hacer una evaluación, se tiene que hacer una evaluación considerando el valor intrínseco de la empresa y considerando una serie de elementos, sin duda, como se ha hecho en otros bienes que ha enajenado el IPAB, el tercero especializado que se ha contratado para ese efecto, deberá tener en cuenta todas estas consideraciones, y en su momento la junta de gobierno del IPAB decidirá si está dentro del rango de evaluación y si no, y si procede su enajenación o no.

No sé si estoy dejando alguna pregunta fuera, creo que no, si tuvieran algún otro comentario, estoy a sus órdenes.

El presidente diputado Tomás del Toro del Villar: Dígame, diputado. Vamos a hacer una excepción, tenemos un acuerdo preestablecido, pero el diputado tiene derecho al uso de la palabra por alusiones personales, como lo marcan nuestros ordenamientos, lo único que le pediría es que fuera usted breve para que pudiéramos pasar a las conclusiones de los invitados, para... también el diputado Carlos René, en el mismo sentido, para que pasáramos a las conclusiones por parte de nuestros invitados, y así poder dar término a nuestra reunión de trabajo.

El diputado : Muchas gracias, le agradezco al doctor Conesa, porque efectivamente como actor de la aviación nacional que he sido y que soy, espero seguir siendo, pero más como miembro y secretario de la Comisión de Transporte, me compete el tema, hago uso de la palabra.

Coincidimos, casi, en todo, el doctor Conesa y yo, a parte quiero hacer pública una felicitación al doctor Conesa, por la administración de Aeromexico y por el diálogo que ha establecido, a mí me consta, yo fue beneficiario de esa apertura y de ese diálogo, sin duda. Voy a empezar de atrás para adelante, por la terminación, hubo muchas cosas que se quedaron todavía sin responder, incluyendo si hay bonos o no hay bonos por la venta, pero eso a final de cuenta puede ser grilla, no me interesa entrar en detalle.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 12, hoja 3, nm

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

El asunto primordial es que usted dice que se van a considerar una serie de criterios para establecer las cosas, ahí hay que considerar el hecho de que Aeromexico es más un problema de transporte público federal, que un problema de deuda pública, primero. Si ya se violó la ley del IPAB, porque van 12 años que no se cumple con lo que establece la ley, de haberlo vendido en cinco y en tres, efectivamente el contexto, las condiciones de trabajo en los sindicatos, las condiciones de competitividad en la aviación nacional está por los suelos, se entregaron concesiones, que entrega la Dirección General de Aeronáutica Civil, la SCT a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Esos criterios de entrega de concesiones también son un factor de la caída del precio de Aeromexico y de las dificultades que tiene Aeromexico, los criterios aislados de la Comisión Federal de Competencia que separó a las dos empresas cuando... aquí están los datos, están las gráficas completas de que cuando se creó, nos costó a los mexicanos conformar Cintra, todo empezó a funcionar bien porque había una coordinación en el mercado, una coordinación en el mercado... hablaban de monopolios, por ahí alguien, de monopolios, y resulta que México, como país, compite todos los días contra monopolios de otros países.

Canadá tiene monopolios, son privados en Europa... es monopolio y todavía se juntó con KLN que es otro monopolio, todos esos aviones, todas esas empresas, todos los días están aquí. Estados Unidos tiene cinco monopolios, ninguna de las aerolíneas de Estados Unidos se mete una con la otra, todas esas son competencias que corresponden a Aeromexico, son criterios que hay que analizar.

Entonces si por un lado se toma el tema del precio, como el valor absoluto de consideración, el precio pudiera ser un precio, si el criterio fuese el tema de transporte público y federal, de soberanía nacional, de seguridad nacional, entonces a la mejor debería ser un peso, pero darlo a un consorcio que camine con las dos aerolíneas juntas, que vuelva a coordinarse el mercado para poder tener cara de competitividad hacia el exterior, probablemente no son temas de su incumbencia directa, pero en este análisis de Comisión tendrán que serlo, como es el tema del petróleo, todas las condiciones que se han generado a partir de la venta de Mexicana de Aviación, en los contratos colectivos, cuando menos me consta en el de pilotos aviadores, han ido a la baja, no ha habido ninguna posibilidad, al momento de ir avanzando...



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 12, hoja 4, nm

Se han hecho más competitivos, nos quedamos con el cinco por ciento de Mexicana de Aviación, en aquella negociación, y también con la del cinco por ciento de Aeromexico, me acuerdo que luego se borró ese tema, pero también... No sirve en realidad, no se está dando un impulso claro ni de estabilidad a la fuente de empleo, los sindicatos... ahí están los conflictos que tuvimos con los sobrecargos y que están en la Junta de Conciliación y Arbitraje, ahí están los temas.

Adónde... los conflictos laborales que no se habían tenido, ¿por qué? Pues porque...

(Sigue turno 13)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 13, hoja 1, enr

... mal entregadas, la ausencia en todo esto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Si en esta mesa, yo soy secretario de la Comisión de Transportes y si en esta mesa se está hablando de criterios, de contexto de transporte, petróleo, otras competencias, otras aerolíneas, otras... dónde está la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en ese criterio que apoye, que ayude al IPAB en el criterio de transporte público federal, en la venta.

El peor lugar donde puede permanecer Aeroméxico es dentro del IPAB. Eso es real y eso es cierto. Ah, pero la venta y los criterios de venta de Aeroméxico, deben de ser en un contexto mucho más amplio que el contexto nada más de un criterio de venta o de un criterio de precio. Es un asunto que tiene que tener un enfoque de transporte público federal aeronáutico del 40 por ciento de la aviación nacional. Ese es el criterio.

Se cae en la trampa y se quiere manejar el lenguaje permanentemente arguyendo que esto se trata de la venta de una empresa. ¡No, señores! También se trata de la venta de una concesión y para eso se requiere llenar requisitos. ¿Dónde está la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para ver si quienes van a comprar la empresa cumplen con los requisitos de esa concesión? ¿Dónde están?

El punto, entiendo que es un asunto de umbral cuando estamos hablando de la venta de la empresa más importante de aviación de este país, sin duda. Pero pone a flote no solamente la violación de la Ley por parte del IPAB al no haber ejercido lo que dice la ley en el tiempo que debió haberse ejercido, y se hubiera vendido hace muchos años. Eso ya se violó.

Hoy pone a flote el debate sobre un tema fundamental para el desarrollo del estado mexicano, que es la aviación nacional, la empresa más importante, la empresa insignia de este país y de paso también, renueva el debate sobre si debieron haberse vendido juntas o debieron haberse vendido separadas. Y se renueva el debate de que esta Cámara de Diputados y el Ejecutivo Federal sean incapaces de dialogar, de sentarse y de



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 13, hoja 2, enr

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

convencer a una comisión federal de competencia con criterios autocráticos de que no hay posibilidades de que se convengan, que México como país tiene desventajas de competitividad contra todos los países que todos los días están aquí.

El aeropuerto, el petróleo, los seguros, los costos de operación de los aviones, tienen que ver con esta venta de Aeroméxico, no nada más el precio y no nada más los criterios de una junta del IPAB. Perdonen pero son accidentes y termino con esto, hacía alusión el doctor Conesa, al tema de historia. Hay que ver la historia, nada más que a la historia hay que verla desde el 94 para acá.

Todos estos errores en la aviación están ocasionando todos estos desajustes. Es tiempo. Llevábamos 15 años en reforma fiscal, 15... llevamos también unos años en esto, es tiempo de arreglarlo y esto, es un punto fundamental. Es un error, craso error vender Aeroméxico por la vía de un criterio de precio exclusivamente, o por la vía de ofertas de personas.

Hay que hacer un criterio aeronáutico, de transporte en donde la Cámara de Diputados tiene absolutamente que ver. Muchas gracias.

El presidente diputado Tomás del Toro del Villar: Gracias diputado. Ahora le cedemos el uso de la palabra al diputado Carlos René Sánchez Gil.

El diputado Carlos René Sánchez Gil: Gracias, diputado. Nada más aclarar aquí al doctor Andrés Conesa, de que en estas inquietudes que hemos externado todos los diputados aquí presentes y un servidor, no van desde luego en el afán de impedir que Aeroméxico sea viable y rentable como empresa de autotransporte importante para México.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 13, hoja 3, enr

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Estamos hablando de que las condiciones de la enajenación respondan a la realidad de la congruencia de sus activos y sus pasivos, de todo lo que rodean en torno, creo que la empresa tiene y que tiene un valor muy alto en el mercado.

Definitivamente, yo creo que hay el interés, como ya lo dijo mi compañero diputado Stabros, de que preparemos otras mesas de trabajo con otros actores, funcionarios federales, inmiscuidos y relacionados en el tema pero yo creo que no podemos vender una empresa en 10 centavos cuando su valor es de un peso, y sobre todo porque si hemos durado tantos años en este esquema –que como bien lo dice Stabros– ya se pasó, de acuerdo al término que señalaba la Ley, bueno no hay ninguna urgencia en que tenga que ser ahorita, en estas condiciones.

Se señalaba por ahí que la Ley de Ahorro y Crédito Popular y la Ley Mercantil, precisa tres puntos y quisiera insistir en ellos, en que los plazos se puedan alargar al máximo para tener la mejor oferta. Que se den con transparencia estas licitaciones y estas subastas públicas y también asegurar que esta aerolínea que ha sido por excelencia nacional, pueda garantizar precisamente su continuidad y el respeto a los derechos de cada uno de los trabajadores que están involucrados en ellos y que son muchos.

Nada más precisar esos puntos. Gracias, compañero presidente.

El presidente diputado Tomás del Toro del Villar: Bueno, vamos a concluir nuestra sesión. Vamos a ceder el uso de la palabra a nuestros invitados. Vamos a empezar con la licenciada María Teresa Fernández, para que nos dé sus conclusiones, después lo haremos con el doctor Conesa y así daremos por terminada nuestra reunión. Adelante.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 13, hoja 4, enr

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

El diputado

: ... ya está pactado, sino para reflexionar en estas dos

comisiones conjuntas, porque estamos... es un asunto de política, de telecomunicaciones... pronunciado el PAN, me gustaría hacer una reflexión antes... diputado, sobre el tema de cuáles son los... No tiene que ver con los diputados pero quiero aprovechar la Comisión.

El presidente diputado Tomás del Toro del Villar: Si me permite diputado, con todo gusto, ahorita que hagan sus conclusiones y antes de clausurar la sesión, le doy el uso de la palabra.

La licenciada María Teresa Fernández Labardini: Gracias. Voy a tratar de dar respuesta puntual a los comentarios del diputado Ramírez Stabros. La pregunta concreta de si va a haber bonos de venta, la respuesta concreta es: no.

Respecto de si dentro de los criterios para la valuación o para la venta debería de estar el transporte público, la seguridad nacional, al parecer de los comentarios que usted hizo favor de hacerme, pues es conocedor de la Ley del IPAB. Ante esos comentarios sí me sorprende un poco en la incorporación de estos criterios porque si bien comprendo la preocupación, pues ya está en el ámbito del IPAB como ya se ha hecho mención en diversas ocasiones.

No es ámbito del IPAB, eso es sin perjuicio de las facultades que ustedes tienen de platicar con otras dependencias o entidades que tienen que ver con la industria aeronáutica, y el IPAB –reitero– cuya administración está a mi cargo, pues tengo como mandato cumplir con la Ley y ya he sido bastante explícita de qué es lo que me señala la Ley.

Menciona que la Ley ya se violó y que si se violó pues como que me da a entender que por qué no se vuelve a violar, si es el máximo valor de recuperación posible, pues igual y lo puedo violar y no seguir ese criterio, ¿no?



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 13, hoja 5, enr

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

La Ley efectivamente menciona un plazo de tres y un plazo de cinco años en los artículos transitorios. Sin embargo, si ve con detenimiento esos artículos, esos artículos a diferencia de otros pues no tienen sanción. A lo imposible nadie está obligado a cumplir.

Yo sí quiero ser enfática que el IPAB no ha violado la Ley y ha dado cumplimiento a los mandamientos que le ha encomendado el Congreso de la Unión a través de la Ley de Protección al Ahorro Bancario y hemos sido auditados y revisados por la Auditoría Superior de la Federación, en las diferentes cuentas públicas en dónde se ha tenido que rendir cuentas. Concretamente, también en el caso de Mexicana es una operación que fue revisada y auditada.

También se dice que se está arguyendo que no es una empresa pública, cuando en realidad lo que está de por medio es una concesión. Yo también quiero ser enfática y no me gustaría que se quedaran con la impresión de que yo aquí vengo a dar argumentos que no son exactos o ciertos. Yo no estoy arguyendo nada.

La empresa Consorcio Aeroméxico, es una empresa...

(sigue turno 14)



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 14, hoja 1, ill

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

...La empresa Consorcio Aeroméxico es una empresa privada que cotiza en bolsa. No tiene la concesión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Es una empresa controladora y quien tiene la concesión es Aerovías; entonces aquí no se requiere la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así lo marca la ley, así está el régimen legal.

También se mencionó que debería haber una incumbencia directa a explorar después de todo lo que ha pasado con Mexicana, por qué no se da a las dos si hay monopolios en otras partes del mundo. Y entiendo sus reflexiones, diputado Ramírez Stabros, porque está usted en Mexicana. Lo entiendo, pero bueno ésa no fue una determinación del IPAB como vendedor, fue una determinación de la Cofeco, y como es un hecho público —según ha salido en los medios— el señor Gastón Azcárraga, seguramente usted lo sabrá, tiene acercamientos ya con la Cofeco para explorar la alternativa de comprar Aeroméxico.

Tendrá que hacer su trámite. Ese trámite está en curso, y pues es la instancia quien tendrá que resolver si procede o no la venta de Aeroméxico a Mexicana y bajo qué condiciones y también dependerá del precio que ofrezca el señor Gastón Azcárraga, en su momento.

Por último, diría yo, sobre la urgencia o estas especulaciones, un poco de la urgencia y por qué vamos a vender a 10 centavos cuando el valor de la empresa es otro. Yo, sí un poco los invitaría a la reflexión, no es conveniente a veces especular. Yo reitero que el procedimiento, y lo estoy sustentando en el documento que estoy entregando, el documento de una OPA es al amparo de la Ley del Mercado de Valores, al amparo de la ley que está vigente, aprobada, en el seno del Congreso de la Unión.

La metodología que se sigue en las evaluaciones son metodologías con características y con estándares internacionales, no son metodologías que se inventen para una operación o luego para otra, o luego para otra a conveniencia, son metodologías con estándares internacionales.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 14, hoja 2, ill

¿Qué por qué ahora? Bueno pues es una empresa que cotiza, y también como lo señalo en el documento, el IPAB no puede limitar ni prohibir ni inhibir que se presente una OPA, pues se presentó esa OPA y en su momento se tendrá que resolver.

Yo, por último, solamente destacaría que tenga la certeza que yo estando ahí en la administración, por supuesto haré lo necesario para que lo que se determine y se haga sea en estricto apego a la ley y con absoluta transparencia. Gracias.

El presidente diputado Tomás del Toro del Villar: Gracias, diputada. Se lo agradecemos mucho. Ahora le cedo el uso de la palabra al doctor Andrés Coneza.

El doctor Andrés Conesa: Muchas gracias por la invitación para estar aquí, de veras se los agradezco mucho tener la oportunidad de platicar más allá de la venta de temas de Aeroméxico, temas que le competen a la industria nacional y creo que es importantísimo darle seguimiento y continuidad a todos esos temas y fortalecer a todo el sector.

Yo creo que es clave vital y muy importante, y seguramente ahí también de nuestra parte, mientras sigamos ahí, tienen todo el apoyo para participar. Cada vez que nos inviten, a no ser funcionarios públicos requerimos nuevamente invitación. Esto no es una comparecencia, pero siempre en este afán de transparencia y diálogo vamos a estar aquí cuando ustedes nos señalen y ya.

Muy rápidamente. Nada más hasta acá el último punto que comentaba la licenciada Fernanda, respecto al tema si los 10 centavos o el peso, etcétera. A diferencia de hace dos años cuando se vendió Mexicana de Aeroméxico, por restricciones de la Comisión Federal de Competencia que no permitió que se vendiera Cintra, que es la empresa que cotizaba en bolsa, se vendieron las dos subsidiarias.



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 14, hoja 3, ill

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

En esta ocasión al salir Mexicana de Cintra; Cintra se convierte en consorciero México, se está vendiendo como comentaba la licenciada Fernández, la controladora, que está arriba. Es la empresa que cotiza en la Bolsa Mexicana de Valores.

Por definición el precio todos los días, el precio de las acciones de consorcio Aeroméxico, de Telmex, de Bimbo, de Semex, se mueven por segundo, y es con base a la oferta y la demanda que haya por cada uno de estos títulos. Nadie está restringido para comprar o vender y, por tanto, si hay un precio que refleja las condiciones de mercado son de aquellas empresas que cotizan a la Bolsa Mexicana de Valores, la última oferta, de hecho, que hizo y como normalmente ha sucedido en otras, estuvo por encima del precio de cotización de la acción, previo, el día anterior a que se recibiera la oferta.

Nuevamente, creo que no hay proceso más transparente, más claro, de mercado, que el vender una empresa que cotice en la Bolsa Mexicana de Valores. No se había dado antes, porque normalmente las empresas, las cuales son del sector paraestatal, pues no cotizan en la bolsa ni un Pemex ni un CFE, obviamente ni el Seguro Social, etcétera. Pero esto, por la naturaleza que se dio, finalmente en éstas estamos.

Ahí, sí destacar para concluir, al final usted comentaba diputado, de qué bueno, que no es urgente, que no es... inminente y que hay que hacer otras cosas para fortalecer al sector. Yo hoy lo destaque aquí hace dos años que puede estar en esta soberanía, estuve por lo menos 10 veces y estos temas se comentaron también desde hace dos años, no ha avanzado.

La empresa, como yo creo, que no nada más Aeroméxico, sino muchas de las que participan en la industria aérea, si no tienen una inyección de capital va a ser muy difícil que sobrevivan dado el entorno que hoy estamos atravesando. Usted nada más vea, le voy a poner un ejemplo: en las 10 rutas más densas que hay en México, que es la Ciudad de México, Toluca, Monterrey, Guadalajara, Tijuana, Cancún, la oferta de asientos con relación a los pasajeros transportados es de dos a uno, cuando en Estados Unidos es de 15 o 20 por ciento por encima.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 14, hoja 4, ill

Usted ve que hay todas estas nuevas aerolíneas sirviendo, la capacidad ha aumentado en el tamaño de un Mexicana, poco menos de Aeroméxico y el valor del mercado ha caído, porque las tarifas que traen son completamente depredadores. Vivir en esas circunstancias, sin alguien que tenga un proyecto de largo plazo donde se destacó mucho el IPAB, no tiene porque estar manejando aerolíneas si todo mundo coincide que necesita salirse de la panza del IPAB, pues es inminente y si no, le va a costar la chamba a todos los que hoy viven de Aeroméxico, el retrasar la propuesta.

La semana pasada tuve la oportunidad de platicar con el Sindicato de Sobrecargos y ellos lo que me dijeron con base en una propuesta de un cambio al contrato, como ya lo logramos con los pilotos y como ya se logró con tierra mesian. Yo no voy a cambiar, porque ya, esto ya, hay dos OPA: se va a vender esto próximamente y yo me voy a sentar con toda la razón con el nuevo dueño para que me diga qué me va a ofrecer, qué paquete de acciones, qué perspectivas de largo plazo. Ese contrato va a ser muy difícil cambiarlo.

Sí es muy importante acelerarlo, ya se presentó como decía la licenciada Fernández, nosotros no lo podemos controlar, llegaron las OPA y siempre y cuando se cumplan los plazos de ley y sean, estén por encima del valor de referencia que tiene el instituto, pues ya la junta de gobierno como se ha explicado en repetidas ocasiones, tomará su decisión.

Nuevamente, muchísimas gracias por estar aquí y estoy a sus órdenes para cuando así lo requieran.

El diputado

: Muchas gracias, doctor.

El presidente diputado Tomás del Toro del Villar: Ahora le vamos a ceder el uso de la palabra, al diputado Raúl Cervantes. Por favor, diputado.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 14, hoja 5, ill

El diputado Raúl Cervantes Andrade: Gracias. Varias reflexiones, no pregunta a los invitados, varias.

Comisión de Competencia. Nos está gustando el sistema que tenemos, que es el americano o debimos de haber hecho el sistema inglés. Toda la problemática —y presumo de ser no sólo consultor sino experto en todo lo que es transporte en 20 años, fue que tú hiciste un órgano de competencia que no cruza en toda la administración y menos en el regulador y determina dos cosas substancialmente: poder sustanciar en el mercado y mercado relevante.

Y él lo hace en telecomunicaciones o un puerto, en ferrocarriles, en la aviación, en lo que se le ocurra, ésa fue la Ley Reglamentaria del 28 constitucional que esta soberanía, no los mismos miembros, pero esta soberanía hablando como Estado mexicano construyó adecuada o no. Cuando se hicieron todo lo que fue proceso de desincorporación, ferrocarriles, satélites, cuando desincorporaste siendo del Estado y lo pasaste al privado, su sistema está sobre una esfera jurídica completamente diferente a la que se está hablando, y la Comisión de Competencia también da su opinión para poder intervenir en ese proceso.

Y en esos procesos tendríamos que hacer una segunda reflexión —porque no les quiero quitar mucho el tiempo—. La segunda sería: ¿qué tipo de regulación queremos? El ... , el dueño del capital, para mí es totalmente inocuo su nacionalidad y su perfil. Lo que debe estar prediseñado *ex ante* es la regulación por ley qué tipo de industria quieres, qué tipo de industria...

(Sigue turno 15)



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 15, hoja 1, gvh

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

... de competencia también da su opinión para poder intervenir en ese proceso y en esos procesos tendríamos que hacer una segunda reflexión —y no les quiero quitar mucho el tiempo—; la segunda sería qué tipo de regulación queremos. El dueño del capital para mi es completamente inocuo su nacionalidad y su perfil. Lo que debe de estar prediseñada es la regulación por ley: qué tipo de industria quieres, qué tipo de industria de aviación quieres, qué tipo de industria ferrocarrilera quieres.

La discusión lleva décadas. Se manejó mal en un término muy mal traducido del inglés y se dijo: vamos a desregular y era el método de generar menos procesos para ingresar a la actividad económica y para eso estaba Secofi y después Economía en un área específica, no para las industrias reguladas.

Lo que se pretendió fue, en industrias reguladas, emulando a los Estados Unidos a la industria que nos compete: cielos abiertos, y los cielos abiertos en México trajo dos veces quiebra, dos, y cuando se quiso cambiar la regulación para distinguir mercado entre las que estaban reguladas, las grandes y las *low cost*, que *low cost* no es precio sino son empresas de bajo costo con una vocación completamente diferente, no se distinguió por esta soberanía —porque para todas las discusiones qué ley tienes— no se quiso discutir.

En la LVIII se quiso meter que las industrias las subieras al criterio del 28 constitucional, como los satélites y los ferrocarriles y se buscó que no se aplicara la Ley de Competencia Económica —hay una iniciativa— y esta soberanía y la Comisión de Transporte determinaron y dictaminaron que no procedía.

Preferiblemente mandó llamar —y por eso hago esta reflexión que más está en el trabajo de nosotros y no de afuera— a la Comisión de Competencia para culparla de una resolución no vinculativa en vez de declarar, vía de la ley, que se discutiera si era constitucional o no en la Corte. Pero era la visión de y no se pusieron de acuerdo los grupos parlamentarios. Dirán, es otra legislación.

En esta legislación, período anterior. Una empresa prioritaria en términos del 28 constitucional, única, que es la de satélites, Satmex, que se pretendía vender entre mínimo de piso en 500 millones de dólares, bastante



Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 15, hoja 2, gvh

SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

más dinero de lo que estamos hablando, única, no hay manera de competir, tienes tus órbitas como exclusivas del Estado y las concursas internacionalmente para obtenerlas y las podemos perder. Esta soberanía —grupos parlamentarios, para no entrar en el debate, dos específicos— el PRI propuso que hubiera una regulación a través de Cofetel que cuidara todo lo que dijo el compañero: quién la adquiriría, para qué la adquiriría, qué planes a futuro, o sea, con una visión. También se determinó que no.

Y se dijo —por eso me llama la atención que los mismos grupos parlamentarios en este tema digan: vamos a esperarnos a, a qué, ¿a lo que pasó en Satmex? No se vendió ni en 650, como se dijo, ni en 500. La oferta mayor fue de 426 y si no le meten *equity* por 200, está en quiebra o en disolución en dos meses y medio y perdemos las órbitas y volvemos a decir qué hacen las comisiones con respecto a ese tipo de estudios, que están sucediendo.

Si se celebra esto de que tenemos que ver una política de Estado, es un problema de política de Estado, no sólo del Ejecutivo; nace específicamente del Legislativo para generar una regulación, independientemente de que se venda o no. La disposición —y me entra lo abogado— de que sea una norma imperfecta, aunque lo dijeron aquí, y no se cumpla, no se puede evitar la que sigue pues tiene sanción. La de precio tiene una sanción puesta por un régimen que tendríamos que discutir.

En breve verán una posición del PRI sobre el tema del esquema de responsabilidades de servidores públicos, 111 constitucional, y si queremos funcionalidad o si lo que queremos es castigar a los funcionarios públicos para generar lo que estamos viendo en problemática, que se presenta en este período.

No quise dejar de ver que en la problemática casi todos tienen razón. El esquema es el marco jurídico en el que está y cómo se construyó. La Cofeco funciona para otras cosas y a la mejor en éstas no hicimos la excepción.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social

Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB

Miércoles 26 de septiembre de 2007

Turno 15, hoja 3, gvh

Si considerábamos que el IPAB en este tipo, por ser empresas indirectamente, a través de la controladora, un servicio público, se debió haber exceptuado a través del transitorio, aquí en esta soberanía, no en el caso del auditor superior de la federación.

Y avanzando en el tema sobre lo que va a venir, independientemente de quién la compre o no, porque tengo mi criterio jurídico, aun haciendo una oferta que cumpla la ley, es vinculativa y si no tienen responsabilidad, en mi visión, independientemente de eso, el tema es: si nos estamos preocupando por todos estos tipos de industria, no pasa nada si se vende o no. Ya juntas es imposible porque una se vendió. Ya se hizo la de *low cost* y se cambió el mercado. El mercado se achicó en transporte de pasajeros en el país; en el asunto de la aviación es mucho más chico, en el tema de las telecomunicaciones, salvo un monopolio específico y que está creciendo exponencialmente, la concurrencia del mercado —te lo dicen a gritos— hay que perfeccionar aún más a la Comisión de Competencia porque ha sido todavía insuficiente.

¿En dónde se encuentra el equilibrio? Hagamos en estas comisiones de transporte y trabajo, porque deben tener protección los trabajadores, hagamos una ruta crítica para esta Legislatura para terminar con una regulación en cada uno de los temas. Es cuanto, señor secretario.

El presidente diputado Tomás del Toro del Villar: Gracias, diputado, por su reflexión. Creo que podemos coincidir en muchos de los temas que usted toca. Yo nada más quisiera, para seguir en esta reflexión y para terminar esta reunión de trabajo, recordar que nosotros, como funcionarios públicos, solamente podemos actuar en lo que nos marca nuestro marco normativo, nuestro estado de derecho. Solamente tenemos permitido hacer lo que nos marcan las leyes, a diferencia de los ciudadanos, que pueden hacer cualquier cosa que no esté prohibido por las leyes.

En ese sentido, nosotros no queremos, como diputados, que se violente el marco normativo ni del IPAB ni del consorcio Aeroméxico. Lo que pedimos es que haya transparencia y que se obtengan los mejores beneficios para nuestro país. Eso es lo que nosotros buscamos como Congreso y como comisiones unidas.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Trabajo y Previsión Social
Comparecencia de la secretaria ejecutiva del IPAB
Miércoles 26 de septiembre de 2007
Turno 15, hoja 4, gvh

Por supuesto le tomamos la palabra al diputado Raúl Cervantes porque considero que es muy importante la reflexión que hace y adelante, diputado.

El diputado : Fue delicado el tema cuando se dijo que ya se violó la ley y se hace alusión a que entonces estoy proponiendo que se viole. No es así y me parece incluso hasta grosero el tema. Pero, con todo respeto y coincidiendo con lo que dice mi compañero, por supuesto que estamos obligados a cumplir con la ley y usted también y todos los que estamos aquí.

El tema, dentro de las facultades que aquí se discutieron, es un tema de discusión profunda.

El presidente diputado Tomás del Toro del Villar: Yo le pediría, diputado, que me permitiera terminar y ahorita, si quiere usted platicar con los señores invitados, con todo gusto, creo que estarán en la mejor disposición.

No habiendo otro asunto que tratar y siendo las 12:40 horas, damos por terminada la comparecencia.

---000---