



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Palacio Legislativo de San Lázaro, 23 de octubre de 2007

Transcripción de la comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes, doctor Luis Téllez Kuenzler, ante la Comisión de Transportes de la honorable Cámara de Diputados, LX Legislatura, llevada a cabo hoy martes en el salón Legisladores de la República.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Buenas tardes, siendo las 16:00 horas, se encuentra en esta Cámara de Diputados, a solicitud de la Comisión de Transporte, el señor secretario de Comunicaciones y Transportes, doctor Luis Téllez Kuenzler, ante esta Comisión y para efectos diversos, según documentos diversos que han sido dados a conocer con anterioridad. Siendo la hora señalada, se abre la reunión.

Nos acompaña en esta comparecencia el secretario de Comunicaciones y Transportes del gobierno federal. Sea usted bienvenido; el subsecretario de Transportes, Manuel Rodríguez.

Solicito al coordinador de la subcomisión de Transporte Aéreo, diputado Jesús Ramírez Stabros, de esta propia Comisión de Transporte, se sirva dar lectura a las bases, con base a las cuales se llevarán a cabo las intervenciones de esta comparecencia.

El secretario diputado Jesús Ramírez Stabros: Bases publicadas en la Gaceta, dice: Bases para el desarrollo de la comparecencia del doctor Luis Téllez Kuenzler, secretario de Comunicaciones y Transportes, ante la Comisión de Transportes, que tendrá lugar el martes 22 de octubre de 2007, a las 16:00 horas en el Salón Verde de esta Honorable Cámara de Diputados.

La Comisión de Transportes, con fundamento en el párrafo primero del artículo 93 constitucional y de acuerdo con lo establecido en el numeral cuatro del artículo 45 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, presenta el formato para la comparecencia del titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de conformidad con las siguientes bases.

Primera. El titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ~~haga~~ una primera intervención hasta por 10 minutos.

Mara

100 25

10-20

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



Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 1, hoja 2, goyc

Segunda. Las preguntas de los integrantes de la Comisión de Transportes se plantearán por grupos parlamentarios, de cada ronda hasta por cinco minutos cada pregunta.

Tercera. Una vez concluido el planteamiento en la ronda correspondiente de todas las preguntas de los distintos grupos parlamentarios representados en la Comisión, el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes dará respuesta a cada una de las intervenciones de las diputadas y los diputados por cada ronda, con una duración de hasta 15 minutos.

Cuarta. En la primera ronda de intervenciones, las preguntas de los grupos parlamentarios se harán en el siguiente orden: Partido Acción Nacional, Partido de la Revolución Democrática, Partido Revolucionario Institucional, Partido del Trabajo, y Convergencia.

Quinta. En la segunda ronda, las intervenciones de los grupos parlamentarios se harán en el siguiente orden: Partido de la Revolución Democrática, Partido del Trabajo, Partido Acción Nacional, y Partido Revolucionario Institucional.

Sexta. Cada grupo parlamentario planteará ante el presidente de la Comisión de Transportes de manera económica, qué diputados intervendrán en cada una de las rondas al inicio de la comparecencia.

Séptima. La reunión será moderada por el presidente de la Comisión de Transportes.

Octava. La comparecencia del titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se elaborará el 3 de octubre a las 16:00 horas en el Salón Verde del Palacio Legislativo de San Lázaro. El titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes será convocado por la Presidenta de la Conferencia para la Dirección y Programación de los Trabajos Legislativos.



Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 1, hoja 3, goyc

Novena. Los integrantes de la Comisión de Transportes que no pudieran intervenir, podrán formular preguntas por escrito, las cuales se entregarán al final de la comparecencia, para que el funcionario en el término de 15 días les dé contestación por escrito, remitiendo las respuestas al presidente de la Comisión, y éste a su vez, las dará a conocer a los diputados.

Décima. Publíquese en la Gaceta Parlamentaria.

Palacio Legislativo, 18 de octubre de 2007.

Firma el diputado Rubén Aguilar Jiménez, presidente de la Comisión de Transportes.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Para dar cumplimiento con las bases leídas, tiene en primer término la palabra el doctor Luis Téllez Kuenzler, secretario de Comunicaciones y Transportes.

El doctor Luis Téllez Kuenzler: Muy buenas tardes a todos. Quisiera agradecer la invitación del diputado Aguilar, del diputado Ramírez Stabros, y de la Comisión de Transporte, para estar el día de hoy con ustedes, como siempre que se me invite a la Cámara de Diputados o a la Cámara de Senadores, atenderé estas invitaciones, es un gran honor estar presente en el Congreso de la Unión.

La idea es hacerles una pequeña, una breve presentación de cómo está la situación del mercado de la aeronáutica mexicana, la aeronáutica mexicana en general, y como lo ordena esta Junta Directiva, después responder a los cuestionamientos que ustedes me hagan.

Primero, quisiera comentar que el mercado de la aeronáutica en México ha cambiado sustancialmente en los últimos años, porque han entrado nuevos jugadores, y esto ha cambiado los modelos de negocios.

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 1, hoja 4, goyc

Creo que podemos dividir al mercado de la aeronáutica nacional en el de aerolíneas troncales, en donde están Aeroméxico y Mexicana, que son líneas que vuelan tanto en forma doméstica como en forma internacional, principalmente viajes de negocios, son de mediana y larga distancia, y son mercados de alto rendimiento.

Segundo, son aerolíneas que buscan conectividad; es decir, llegan a un aeropuerto, y de ese aeropuerto buscan una conectividad con otros aviones; no únicamente hacen vuelos de punto a punto; tienen una frecuencia y horarios distribuidos a lo largo del día; tienen servicio abordo; códigos compartidos con otras aerolíneas, sobre todo con aerolíneas internacionales, y tienen una versatilidad de flota muy importante, sobre todo son aerolíneas que han modernizado en forma importante su flota en los últimos años, un poco más moderna mexicana, pero Aeroméxico también ha hecho un esfuerzo muy importante.

Luego, están las líneas de bajo costo, que entraron al mercado a finales de la administración pasada. Son mercados de bajo rendimiento, van de punto a punto, lo que buscan no es conectividad, sino conectar dos ciudades entre sí; es decir, van de una ciudad y regresan de esa ciudad con pasajeros. Utilizan el precio como una variable importante para poder atraer a pasajeros, es decir, son pasajeros sensibles al precio, buscan factores de ocupación elevada y están buscando clientes a través de la publicidad, entre estas líneas está viva Airbus, Interjet, Click, Volaris, etcétera.

Luego, tenemos líneas regionales, que buscan atender a mercados regionales, rendimientos bajos, es una mezcla de placer y de negocios, rutas de corta distancia, y por eso se llaman un modelo de negocio regional, y lo que buscan es volumen a bajos costos.

Hay modelos de regionales de negocios que también son distancias cortas, pero con precios mucho más altos, son viajes de negocios, y no hay una estimulación a los pasajeros a través del precio, sino simplemente es la conveniencia, y los hombres de negocios y el personal de las empresas de nuestro país son los que viajan en ellos.



Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 1, hoja 5, goyc

Luego, están los vuelos de fletamiento, que son principalmente para viajes de placer, no son vuelos con horarios fijos, son mercados de bajo rendimiento, altos factores de ocupación, buscan bajo costo y alta densidad en la cabina.

Como ustedes pueden ver en la siguiente gráfica, lo que hemos tenido es un incremento muy importante en el número de pasajeros. En el año 2005 teníamos 20 millones de pasajeros, y en el año 2007 estamos esperando cerrar el año con alrededor de 28 millones de pasajeros.

Lo que quiere decir, es que estamos teniendo un aumento de casi el 40 por ciento, en el número de pasajeros que utilizan el transporte aéreo en nuestro país, lo cual es una muy buena noticia, porque el usar el transporte aéreo, implica una mejora en la calidad de vida y en los niveles de vida de quienes usan este medio de transporte.

El transporte internacional de pasajeros cayó como consecuencia de los ataques terroristas del año 2001, del 11 de septiembre de 2001, pero hemos recuperado en forma muy importante el número de pasajeros internacionales, que también curiosamente en el año de 2007 va a cerrar en alrededor de 28 millones de pasajeros, estos son principalmente pasajeros de turismo, pero también pasajeros que vienen a ciudades donde realizan actividades de negocios, principalmente Monterrey, Guadalajara, México, y las ciudades del norte de la República.

En términos de carga, lo que tenemos es que también ha habido un aumento, después de una caída en el año 2003, y esperamos cerrar con 665 millones de toneladas, tanto en carga internacional como en carga nacional. Tenemos algunas empresas nacionales especializadas en carga, y la carga internacional, principalmente, se da dentro de los propios aviones que traen pasajeros, sobre todo la carga que viene y va a Europa.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 1, hoja 6, goyc

Quisiera comentar en la siguiente lámina, que uno de los puntos fundamentales es que en nuestro país el transporte aéreo es utilizado principalmente por el primer decil de ingresos, es decir, por el decil más alto, por el decil de ingresos más alto; el 79 por ciento de los pasajeros en México que utilizan transporte aéreo son del decil de ingresos más alto, mientras que el 10 por ciento restante es...

(sigue turno 2)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 2, hoja 1, rpq

... precios más altos. El 79 por ciento de los pasajeros en México que utilizan transporte aéreo son del decil de ingresos más altos, mientras que el 10 por ciento restante del segundo decil y así sucesivamente y realmente las cantidades y el número de pasajeros que viajan, del tercer decil en adelante es muy bajo. Sin embargo yo quisiera comentar —y eso se ve en la gráfica que está a su izquierda—, lo que se ve muy claramente es que de los 2.1 mil millones de pasajeros que viajan en autobús; obviamente, hay pasajeros que viajan varias veces, 56 millones de ellos viajan distancias mayores a 900 kilómetros y hoy día, las aerolíneas de bajo costo y algunas, las promociones de las aerolíneas troncales y algunas aerolíneas regionales lo que permiten es que los precios sean comparables y por lo tanto tenemos un potencial enorme en nuestro país.

Si hoy tenemos 28 millones de pasajeros, tenemos un potencial de 56 millones de pasajeros adicionales que pueden entrar al sector aeronáutico y que hoy día están usando el sector de autotransporte, dado que los precios son más o menos iguales y que por lo tanto, en lugar de viajar en primera clase en autobús, hay una oportunidad de que viajen en avión, con todas las ventajas que esto implica, en términos de la comodidad y en términos de acortar los tiempos de viaje.

También, lo que es muy importante es que si vemos el año de 2005, la participación de Aeroméxico y Mexicana en el total de los pasajeros que viajaron a nuestro país era de 65 por ciento, mientras que el porcentaje de las otras líneas existentes en el número de viajes que se hicieron ese año que fue de 19.8 millones era del 35 por ciento. ¿Qué ha pasado para el año 2007? El número de pasajeros que viajan por Aeroméxico y Mexicana es de 48 por ciento y el número de pasajeros que viajan en las otras líneas, la gran mayoría de ellas —como ustedes saben— autorizadas durante la administración pasada es de 42 por ciento.

Quisiera hacer un comentario: la Comisión Federal de Competencia no permitió que Mexicana participara en la subasta que se hizo por Aeroméxico, yo por supuesto, como cabeza de sector en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no tengo absolutamente nada que ver con lo que determine la Comisión Federal de Competencia, que es un órgano independiente, pero sí quisiera comentar que a mí sí me llama la

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 2, hoja 2, rpq

atención, que después de que hubo una reducción del 65 al 48 por ciento y una clara tendencia de caída debido a la entrada de otras aerolíneas al mercado doméstico nacional, la Comisión Federal de Competencia no haya permitido que Mexicana hiciera una oferta en firme con su autorización para comprar Aeroméxico. Claramente se ve que las dos líneas aéreas troncales de México juntas no tienen una participación de mercado mayoritaria y por lo tanto, creo que estas aerolíneas de ninguna manera el que se hubiera permitido la participación de Mexicana, de ninguna manera hubiera representado una concentración de tipo monopólico y creo que hubiera fortalecido a las líneas aéreas, pero como comento, estoy dando simplemente una opinión como regulador del sector y no soy autoridad en la materia.

La autoridad en la materia es la Comisión Federal de Competencia que no permitió que esto se llevara a cabo, inclusive se podía haber pedido a las dos aerolíneas que se hubieran fusionado, si es que hubiera ganado Mexicana, que vendieran su participación en Click y en Aerolitoral, que son dos líneas complementarias que tienen cada una de ellas, pero en fin, la Comisión Federal de Competencia no lo autorizó, desde un punto de vista de política aeronáutica nosotros teníamos otra opinión.

En la parte financiera, lo que quisiera comentar es que las líneas aéreas están pasando por un momento difícil; el estado de resultados de Aeroméxico, que es público, al ser una empresa pública, muestra una pérdida entre enero y julio de 1.2 miles de millones de pesos y esto lo que implica es que la empresa está teniendo una pérdida neta importante y parte del efecto, parte de la razón por la cual la está teniendo es porque debido al incremento al precio del petróleo. Como ustedes pueden ver, en la gráfica a la derecha ha habido un incremento muy importante en el precio de la turbosina y alrededor del 31 por ciento de los ingresos de la aerolínea, según sus estados financieros publicados, se destinan al pago de combustible. Creo que esto es un punto fundamental para entender qué es lo que está pasando en la Industria Aeronáutica Nacional en estos momentos.

Respecto a la venta de Aeroméxico, lo que categóricamente quiero señalar es que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene facultades y responsabilidades como un agente regulador de la

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 2, hoja 3, rpq

aviación en México; debe limitarse a asegurar el buen funcionamiento de la aviación, asegurar la operación de las aerolíneas, asegurar la seguridad —valga la redundancia— y sobre todo, garantizar esto para los pasajeros y la aviación en general.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes no tuvo absolutamente ni tiene alguna responsabilidad legal en la venta de las acciones de Aeroméxico. La responsabilidad legal corresponde al IPAB y a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la información que tuvo la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por supuesto nos fue comunicada amablemente por los funcionarios del IPAB y por los funcionarios de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, pero la información nos fue comunicada como debe de ser y como la establecen las leyes: una vez que el proceso se llevó a cabo, dado que —repito— la Secretaría no tiene ninguna responsabilidad ni ninguna autoridad ni tuvo, sobre los activos del IPAB y éste era un activo del IPAB y por lo tanto, la Secretaría no somos miembros ni de la Junta de Gobierno del IPAB, pero tampoco somos miembros ni fuimos miembros del Consejo de Administración de Aeroméxico por una razón muy clara y comprensible: desde la administración pasada se determinó que había un conflicto de interés, al ser la Secretaría la reguladora de la aviación en el país, no podía ser parte del Consejo de Administración de una empresa, por cuestiones de posible favoritismo, obviamente, conflicto de intereses, etcétera.

¿Qué es lo que hace la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en materia de aeronáutica? Y quiero ser muy específico en ello: otorgamos concesiones y permisos; vigilamos el cumplimiento de estas concesiones y de estos permisos que tienen ciertas cláusulas que se tienen que cumplir; prestamos servicios a la navegación aérea a través del Seneam; aprobamos planes de vuelo de las aeronaves; expedimos y vigilamos las normas en materia de seguridad; expedimos las licencias a pilotos y sobrecargos y ordenamos visitas de verificación. Creo que estos son puntos fundamentales; me gustaría repetirlos: formulamos y conducimos las políticas y programas para el desarrollo del transporte aéreo; otorgamos concesiones y permisos para establecer y operar servicios aéreos; regular y vigilar su funcionamiento y algo que es muy importante: negociamos convenios internacionales para la prestación de servicios aéreos internacionales. Es decir, entre

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 2, hoja 4, rpq

México y otros países; regulamos y vigilamos la administración de los aeropuertos y administramos la operación de los servicios de control de tránsito, así como de información y seguridad de la navegación aérea.

Como comento, en estas responsabilidades que son las que nos marca la ley, no incluye la venta de las acciones de la posición accionaria que tenía el IPAB y fue el IPAB el encargado de vender Aeroméxico, de acuerdo a la propia ley que reglamenta y que rige las acciones de ese instituto financiero de nuestro país.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes lo que tiene que vigilar es que se cumplan los requisitos de seguridad, que se cumplan los requisitos de rutas, etcétera, lo que también nos correspondió vigilar es que el pago del precio de las acciones de las que fuimos titulares el 12 por ciento, que se entregara adecuadamente a la Tesorería de la Federación. Entonces, sí quisiera repetir, tanto en el caso de la Comisión Federal de Competencia, quien determinó que Mexicana no podía tener o hacer una oferta firme por Aeroméxico, como en el caso del IPAB, la Secretaría no tiene ninguna atribución ni ninguna responsabilidad legal en esto.

En materia de política aeronáutica, lo que estamos haciendo es fortalecer y ampliar las medidas de supervisión y vigilancia para cumplir con los nuevos requisitos de la evolución aérea, con su facilitación y con las exigencias de los cambios normativos y tecnológicos. Las herramientas de regulación que tenemos son los estándares básicos de operación, las rutas y los *slots*, los *slots* son las posiciones de aterrizaje y de despegue de una aeronave; tenemos, a través de ASA, el control de la turbosina y del gas avión, que en México existe prácticamente un monopolio en...

(Sigue turno 3)

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 3, hoja 1, jpg

... las rutas y los *slots*, los *slots* son las posiciones de aterrizaje y de despegue de una aeronave. Tenemos a través de ASA el control de la turbocina y del gas avión, que en México existe prácticamente un monopolio en ello que está dictado por cuestiones de seguridad nacional y obviamente que viene de la estructura monopólica que tiene el mercado de energéticos, no hay mercado, es monopólico, pero que tiene la estructura energética de producción y distribución energéticos en nuestro país.

Regulamos la red de aeropuertos. Y un punto que es fundamental es cuando los aeropuertos llegan a su capacidad, la probabilidad y la capacidad de competencia en ese aeropuerto o en ese destino, sin lugar a dudas, disminuye.

Si el aeropuerto está saturado no puede haber competencia o más competencia, porque simplemente no pueden aterrizar más aviones cuando el aeropuerto está saturado, lo que significa es que no pueden aterrizar y despegar más aviones, que es el caso de lo que estamos cerca de enfrentar bajo las condiciones actuales en el aeropuerto de la ciudad en México.

Tenemos estándares básicos de operación y a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil emitimos la normatividad, otorgamos concesiones, permisos y autorizaciones aeronáuticas, sobre todo lo que es muy importante, verificamos su cumplimiento.

Nada más me gustaría comentarles, señores diputados, que durante este año hemos velicado a 182 aerolíneas, no quiere decir que hay 182 aerolíneas, sino que hemos hecho 182 verificaciones a aerolíneas y centros de adiestramiento.

Se efectuaron 4 mil 607 inspecciones en rampa, se inspeccionaron 600 talleres aeronáuticos, se certificó a 29 operadores aéreos, se visitaron 5 plantas de producción y se complementó la verificación de 188 ayudas visuales y radioayudas a la navegación aérea conforme a los estándares internacionales.

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 3, hoja 2, jpg

Un punto que es muy importante —creemos nosotros— para el desarrollo de la industria aeronáutica en nuestro país, y repito, de la industria aeronáutica en nuestro país es que en la pasada reunión de Oasis, la secretaría de Transporte de los Estados Unidos y su servidor, el secretario de Comunicaciones y Transportes de México, firmamos el convenio Basa, por sus siglas en inglés *Bilateral Aviation Safety Agreement* y esto lo que nos va a permitir es que el gobierno federal obtiene por parte del gobierno de los Estados Unidos la capacidad para ser certificador de piezas y componentes aeroespaciales conforme a parámetros internacionales.

¿Qué significa esto? Que el gobierno federal a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil va a poder certificar las piezas aeronáuticas que se produzcan en nuestro país, para el mercado internacional. Y yo creo que éste es un tema fundamental para México, porque México puede convertirse en uno de los productores de piezas aeronáuticas más importantes del mundo y sin lugar a dudas esto puede abrir un nuevo mercado como es el mercado de autopartes.

Ya hay algunas empresas que se están estableciendo, específicamente en el aeropuerto de Querétaro hay dos o tres empresas que se están estableciendo para esto. Y creo que el haber firmado este acuerdo con el gobierno de los Estados Unidos, en el que nuestros inspectores tienen la misma validez, bueno, la inspección, tienen la misma validez que la inspección que hagan en los Estados Unidos, le abre la oportunidad al país de ser un exportador importante de piezas aeronáuticas.

En materia de rutas y *slots*, hoy día lo que estamos abriendo son nuevos mercados y estos ustedes los conocen, lo hablamos al principio, tiene que ver con los nuevos entrantes que hay en el mercado y hay nuevos competidores que están dándole al público mejores precios y mejores servicios.

Uno de los temas fundamentales es la comparación de los precios de Turbocina. Si ustedes ven en esta gráfica lo que tenemos en México es un precio de turbocina menor al que se tiene en los Estados Unidos y substancialmente menor al que se tiene en Europa.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 3, hoja 3, jpg

Sin embargo, quisiera recordarles el aumento que ha habido en la turbocina en los últimos años, que ha tenido un impacto, sin lugar a dudas, sobre las finanzas y sobre la conducción de las empresas aeronáuticas en nuestro país, en todo el mundo. Hemos tenido una serie de avances administrativos en lo que se refiere al manejo de la turbocina

En materia aeroportuaria regulamos los precios máximos que se pueden tener que son las tarifas aeroportuarias. Y a cambio de las tarifas aeroportuarias hay una fórmula compleja, pero que exige a los aeropuertos, a los grupos aeropuertos mantener un cierto nivel de inversión.

Y lo que ustedes pueden ver es que en el programa de inversión son programas quinquenales. Los tres grupos aeroportuarios han cumplido en algunos casos con creces en lo que se refiere a la inversión que tienen que hacer.

Yo los invito a que visiten algunas de las nuevas terminales que se han hecho, quizá la más importante de ellas en este momento es la nueva terminal de Cancún, la terminal número tres de Cancún, que es una terminal de clase mundial hecha por aeropuertos del sureste.

Pero también en el aeropuerto centro norte se ha ampliado sustancialmente la capacidad hay una nueva terminal de carga. Y en los aeropuertos del Pacífico hay una terminal nueva menor en Guadalajara. Hay una ampliación importantísima del aeropuerto de Cabo San Lucas y hay una ampliación muy importante del aeropuerto de Puerto Vallarta. Estos dos últimos aeropuertos son aeropuertos que han venido creciendo en forma muy dinámica gracias al turismo que está recibiendo nuestro país. Si no tuviéramos a los aeropuertos no tendríamos el turismo que estamos teniendo.

Uno de los puntos importantes es que el Aeropuerto de la Ciudad de México está llegando a horas pico, está llegando a saturación en horas pico, perdón, considerando la terminal uno. Esto lo ven de 9 a 11 ya estamos prácticamente saturados. De 15 a 17 también estamos con un nivel de saturación alta.

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 3, hoja 4, jpg

Y esto sin lugar a dudas se va a mejorar sustancialmente cuando se abran operaciones en la terminal dos de la Ciudad de México, que debo de reconocer que es un terminal que diseñó y que empezó a construir la administración pasada y nosotros la estamos terminando.

La terminal dos de la Ciudad de México ya empezaron las pruebas de esfuerzo, como conoce el diputado Ramírez Stabros, las pruebas de esfuerzo. Estamos haciendo las pruebas para que funcione bien toda la logística de maletas, toda la logística de acercamiento de los aviones a los gusanos. Estamos viendo que las escaleras eléctricas, etcétera; todos los detalles funcionen bien.

Y el día 15 de noviembre van a empezar las primeras, empezamos el 15 de octubre con esto, como comentamos. El 15 de noviembre empiezan los primeros vuelos de dos aerolíneas que van a cambiarse. Y terminaremos con un proceso gradual de cambio, que es la forma de hacerlo y es la forma de no tener molestias para los pasajeros.

Vamos a terminar en una forma gradual con el cambio de Aeroméxico en el mes de enero. Se van a cambiar a la terminal dos, las aerolíneas son: Aeroméxico, Delta, Continental, Copa, Aeromar, Lanchile. Ésas son todas.

La terminal...

(Sigue turno 4)

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 4, hoja 1, rpq

... Aeromar, Lanchile y esas son todas. La Terminal 2 fue complementada por dos cosas, yo quisiera darles alguna información. Vamos a tener en lugar de 32 posiciones de contacto, vamos a pasar a 55 posiciones de contacto, entonces, las molestias que todos los pasajeros, ustedes que son diputados, de toda la república viven al llegar a posiciones remotas van a terminar; segundo, se hicieron pistas de rodaje y vialidades adicionales que van a mejorar el tiempo de utilización de pistas, es decir, los aviones van a estar menor tiempo en las pistas, va a haber mejor flujo de aeronaves y vehículos de servicio y se hizo un turbosinoducto, que sin lugar a dudas da las mejores condiciones de seguridad para la terminal, para los pasajeros y para los aviones. Obviamente, lo más importante son los pasajeros y para los aviones que están en la terminal.

Realmente, la apertura de la terminal va a tener ahorros muy importantes, en términos de minutos y en términos de minutos en plataforma, en rodaje, como lo ven en esta gráfica y las demoras que hoy tienen los aviones y que las viven, las vivimos todos los que utilizamos el aeropuerto en forma intensiva, van a disminuir por tener la Terminal 2, que repito, fue planeada y fue iniciada su construcción durante la administración pasada y nosotros la estamos terminando. Lo que es importante es que el Aeropuerto de la Ciudad de México tiene como complemento, para poder tener como competencia, porque comentaba, si los aeropuertos están saturados no puede haber competencia porque no puede haber más aterrizajes, es el Aeropuerto de Toluca, en donde se han invertido alrededor de 975 millones de pesos en los últimos años, tanto en áreas aeronáuticas, reserva territorial, edificio terminal, etcétera.

En términos de convenios bilaterales nada más quisiera comentar que México ha tenido una política de apertura a firmar convenios bilaterales con distintos países que nos den reciprocidad y sí quisiera señalar, que tanto por parte de la Unión Europea, como por parte de los Estados Unidos hay una tendencia entre ellos mismos y por supuesto, hacia dentro de la Unión Europea y entre Estados Unidos y Canadá, a tener una política de cielos abiertos que permiten una mayor penetración de las líneas europeas a los Estados Unidos y de las líneas de los Estados Unidos a Europa. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes considera que la Industria Aeronáutica Nacional requiere de un tiempo adicional para su estabilización para lograr empresas realmente fuertes y estables y por lo tanto, aún y cuando se ha solicitado —porque algunos

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

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 4, hoja 2, rpq

de ustedes me lo han preguntado—, se ha solicitado por parte de las autoridades aeronáuticas de la Unión Europea, de Canadá y de los Estados Unidos, que nos han solicitado que abramos nuestros cielos a convenios con ellos mismos y ellos abrirían sus cielos a aviones mexicanos, tanto Canadá como la Unión Europea, como los Estados Unidos, pero nuestra política ha sido que en este momento no vamos a abrir cielos con ninguno de esos tres grupos de países, siendo la Unión Europea un grupo de países, dado que requerimos de un esfuerzo importante por consolidar a la Industria Aérea Nacional.

Aquí viene en donde ustedes pueden leer cuáles son los distintos convenios multilaterales que tenemos. Nada más quisiera comentar un tema que pudiera parecer insignificante, pero creo que es muy importante para el desarrollo del sureste del país, que es que hace algunos meses firmamos entre las secretarías de Comunicaciones y Transportes en México y nuestras contrapartes del resto de Centroamérica, un convenio sí de cielos abiertos, es un acuerdo regional, pero que va a permitir que aviones pequeños, porque no hay aeropuertos grandes, salvo en el caso de Cancún, que puedan volar entre las distintas ciudades mayas y se pueda hacer una ruta maya que vaya de distintos lugares: Honduras, Guatemala, México; México, Honduras, Guatemala, El Salvador, Belice, etcétera.

Creo que éste es un avance y es una ayuda importante en el esfuerzo que tiene México por apoyar a sus aliados y a nuestros vecinos de Centroamérica. Los convenios actuales que tenemos son 39; tenemos 16 en América; 14 en Europa y 9 en Asia y los convenios más importantes que vamos a negociar, estamos revisando Canadá, Argentina, Brasil, Estados Unidos y vamos a tener nuevos convenios con la Unión Europea. No es que no tuviéramos un convenio con los países de la Unión Europea, pero ahora el convenio se firma por las reglas de la Unión Europea, con la Unión Europea en su conjunto, entonces, ya no vamos a tener un convenio individual con Francia, Italia, España, etcétera, sino que vamos a tener uno con la Unión Europea. Hay un interés importante por parte de Egipto, de la India y también por parte de México, de participar en esos mercados.

Ahora, un punto muy importante es que las autoridades aeronáuticas mexicanas están organizadas en dos áreas: una es la de la Dirección General de Aeronáutica Civil y el segundo, el Seneam, que es la Av. Congreso de la Unión, 66; Col. El Parque; Deleg. Venustiano Carranza; C.P. 15969 México, D.F.; Edificio E, Nivel 4, Ala Sur; Edificio A, Basamento; Tel. 5628-1300 exts. 1404, 54038

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 4, hoja 3, rpq

organización que permite el control del tráfico aéreo. En ambos, y yo quisiera agradecer públicamente la labor que realiza el personal de ambas instituciones, porque es una labor pesada, es una labor que requiere de un conocimiento técnico importante y es una labor que implica el tener en las manos, sobre todo del Seneam y también de Aeronáutica Civil, pero en el Seneam, son minuto a minuto las vidas de todos los pasajeros que utilizan el espacio aéreo nacional.

A mí me gustaría que, el día que ustedes me digan, poderlos invitar para que conozcan no únicamente las instalaciones, sino que conozcan a los aerocontroladores mexicanos, que son gente de primer nivel, a nivel internacional y esto no lo digo yo, me lo han dicho en todas las reuniones internacionales a las que he asistido en esta materia. Pero uno de los problemas que tenemos y que teníamos es que había muy pocos debido a la reducción que sufrió el gasto corriente a lo largo de muchos años; tuvimos una reducción importante en el número de inspectores que tenía la Dirección General de Aeronáutica Civil. Como una prioridad para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es claramente la seguridad, le pedimos al señor presidente de la república que en el presupuesto que se enviara a la Cámara de Diputados se considerara un incremento de 231 inspectores —que no es una cantidad menor— 231 inspectores para el área de aeronáutica civil para asegurarnos de que los aviones están en buenas condiciones, que se cumplen con todos los requisitos y cuando no se cumplen, pararemos las líneas, como lo hemos hecho en el caso de Republic Air y como lo hemos hecho en el caso de Aerolíneas Aztecas, tanto las dos aerolíneas troncales mexicanas han recibido reconocimientos este año y las otras aerolíneas las hemos parado por algunas horas en algunos de los casos de las aerolíneas de bajo costo, aunque tienen aviones que básicamente son nuevos.

Entonces, como ustedes ven aquí, una de las cosas que le estamos pidiendo con autorización del presidente de la república, al Congreso de la Unión, bueno no, a la Cámara de Diputados, un incremento de 231 plazas adicionales para la Dirección General de Aeronáutica Civil, porque necesitamos —y debo reconocer— necesitamos fortalecer institucionalmente a esta dirección y necesitamos tener más inspectores de calidad y gente que pueda realizar su trabajo en las condiciones en que se requieren, con el equipo de cómputo que se requiere y debido a las reducciones de gasto, etcétera, que hubo en los años pasados, sí nos encontramos con una dirección general que requiere de fortalecimiento. Esto va a implicar un aumento de 260 millones de Av. Congreso de la Unión, 66; Col. El Parque; Deleg. Venustiano Carranza; C.P. 15969 México, D.F.; Edificio E, Nivel 4, Ala Sur; Edificio A, Basamento; Tel. 5628-1300 exts. 1404, 54038



Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 4, hoja 4, rpq

pesos en gasto corriente, pero debo decirles que no siempre el gasto corriente es malo, como se dice o algunas personas lo dicen, éste es un gasto corriente que se requiere para la seguridad y la inversión para una aeronáutica más segura en nuestro país. Muchas gracias.

El presidente diputado : Muchas gracias, gracias, señor secretario. Para dar cumplimiento a las bases segunda y cuarta del acuerdo, los grupos parlamentarios han inscrito para primera ronda de preguntas a los siguientes diputados:

El diputado Alejandro Delgado Oscoy

Diputada Gloria Rasgado Corsi

Diputado Luis Jorge Toledo

Diputado Rubén Aguilar Jiménez

Diputado José Manuel del Río Virgen.

Tiene la palabra en primer lugar, para formular sus preguntas el diputado Alejandro Delgado Oscoy, del Partido Acción Nacional.

El diputado Alejandro Enrique Delgado Oscoy: Buenas tardes, señor secretario, gracias por su asistencia, su secretario, también bienvenido. Integrantes de la Comisión de Transportes y de Comunicaciones...

(Sigue turno 5)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 5, hoja 1, jpg

... gracias por su asistencia; su secretario también bienvenido; integrantes de la Comisión de Transporte y de Comunicaciones. Solicito y pido una disculpa anticipada al señor secretario, porque voy a tocar un tema que tal vez no sea el que fue convocado. Pero sí es importante informar y señalar a los integrantes de estas comisiones cómo se ha venido dando esta comparecencia o esta fecha; que hoy veo una falta de interés como la que debe haber sido desde el principio y como se había concertado en las comisiones, que tenía el interés. También una falta de ausencia de medios de comunicación, como se pretendía realizar. Seguramente de otras comisiones y otros integrantes desearían estar aquí.

Pero explicaré por qué, con el permiso y con la disculpa de mis compañeros diputados, creo que es necesario poder comentar e informar. Con la intención de tener la comparecencia de usted señor secretario, con ese tema tan importante de la venta de Aeroméxico, en la Comisión de Transporte nació una inquietud auténtica, una inquietud democrática y transparente, para poderlo escuchar sobre cómo sería la venta y fue así que se hizo la convocatoria, solicitamos por escrito la misma y tuvimos el contacto con ustedes. Directamente el presidente y los interesados, los integrantes de esta Comisión de Transporte.

Tuvimos el contacto con ustedes. Nos hizo saber que no era posible a esa hora, pero sí en ese día estar aquí con nosotros, pero que pudiéramos cambiar la fecha ya sea, tanto en la mañana como en la tarde. Lamentablemente no fue así, la presidencia de esta Comisión de Transporte no permitió llegar a un acuerdo para que fuese así y fue como se hizo una convocatoria nuevamente un día anterior al 4 de octubre, a mí se me habló por teléfono para asistir a una comparecencia donde había confirmado la asistencia el señor secretario Luis Téllez, cosa que ya nos habían confirmado no asistir.

Después hablé con el presidente de la Comisión, él les mintió que no venía el secretario Luis Téllez, y que se había equivocado su secretaria y que solamente estaban convocando a la mesa a la que iba. Cosa que al día siguiente no fue así, compañeros diputados, sí se había convocado por parte de la presidencia, confirmando la asistencia de Luis Téllez, cosa que el propio presidente sabía que no era así y que no iba a

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 5, hoja 2, jpg

asistir. Así que se hizo y se conformó un engaño y se nos faltó al respeto a los integrantes de esta comisión al confirmarnos algo que sabíamos, 'de entrada, que no era así.

Después para la fecha del 16 de octubre, una nueva fecha que ya habíamos también concertado y que habíamos solicitado para que fuese antes de la venta de Aeroméxico, para solicitar que se nos informara o de que preguntáramos las dudas que tuviéramos. Para esa fecha solicitamos a la presidencia que la convocatoria no tuviera un error técnico legislativo, que fuese clara, transparente y además también muy bien fundamentada, cosa que se nos afirmó que así iba a ser.

¿Cuál fue la sorpresa? Que la propia Presidenta de la Mesa Directiva de esta Legislatura la rechazó, por eso, porque no fue fundada, porque no fue sostenida en bases y reglamentos legislativos. Es por eso que hoy, hasta hoy tenemos la comparecencia de usted señor, que yo lamento que es hasta hoy, que hubiera sido antes de la venta de Aeroméxico.

Y hoy todavía los errores legislativos, la falta de aseo legislativo por parte de la presidencia de la Comisión de Transporte, se llevan a cabo. No se nos informó cómo iba a ser integrada la mesa, fueron unas decisiones unilaterales. Lo lamentamos. Yo creo que hubiera sido interesante haber llegado a los acuerdos en la mesa directiva.

Lamentablemente les quiero informar que es ya una costumbre de esa presidencia de la mesa directiva. Hasta hoy, 10 meses después de iniciar el año, es un ejemplo de cómo se ha venido actuando. No hemos tenido una sola reunión de mesa directiva, una sola no hemos tenido de manera formal. Y hemos tenido reuniones mensuales y no se han tocado temas previos, cosa que es lamentable y que no hemos visto avanzar en esta Comisión de Transporte.

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 5, hoja 3, jpg

Señor secretario, entrando al tema quisiera solicitar y disculparme nuevamente por estos señalamientos que hago hoy aquí, pero se me hacía importante que mis compañeros que tal vez no estén en la mesa activa y que no estén informados de esto, era importante para mí.

Ya en el tema, señor secretario, yo sí quisiera solicitarle ser en el tema más particular y explicarnos cómo será después de la venta de Aeroméxico el incremento de la calidad de los servicios de esta aerolínea y también qué se prevé para que la otra línea troncal mexicana pueda elevar la calidad, si hay algunos compromisos ya previstos antes de la venta de Aeroméxico.

Y también en cuestión de competitividad si hemos estado plasmado a 10 o 15 años, después de esta venta ¿qué se prevé?

También sabemos que no es de su competencia, pero seguramente entre las relaciones intersecretariales, ¿qué pasa con los sindicatos de trabajadores? ¿Principalmente los de Aeroméxico, qué garantías tienen o qué beneficios van a tener con esta venta a este consorcio?

Y por último, que ya lo vimos en su exposición, pero si puede también ser más particular, el incremento de la demanda en cuestión de usuarios para los aviones. Por su atención y la solicitud que le pido, de ser claro, objetivo, profesional y congruente, como así lo ha demostrado hasta la fecha. Muchas gracias.

El diputado : A continuación, por el Partido de la Revolución Democrática tiene la palabra el diputado Érick López Barriga.

El diputado Érick López Barriga: Muchas gracias. Muy buenas tardes, secretario, compañeros de la mesa directiva. Yo creo que independientemente del momento, la reunión tiene mucho sentido y nos es muy importante a nosotros tener este tipo de reunión.

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 5, hoja 4, jpg

Coincidió, por supuesto, en que habría sido mucho más producido tenerla anteriormente antes de la venta, aunque hemos tenido la explicación de todas las razones por las cuales no se dio. Creo que es importante el que podamos platicar una serie de dudas que nosotros tenemos sobre, no solamente sobre la venta de Aeroméxico, que es una parte de esta inquietud, sino sobre el destino, el rumbo que va a tomar la aeronáutica en el país.

Aeroméxico no solamente es una línea aérea mexicana, sino uno de los pilares de la aeronáutica en este país y sabemos cómo se dio el proceso por parte de la Secretaría de Hacienda, por parte del IPAB, por parte de Nafin, a quién corresponde. Pero más allá de un asunto de pesos y centavos, creo que la preocupación de nosotros es saber qué va a pasar con la aviación.

Creo que a nosotros nos interesaría saber principalmente cuál fue la opinión que tuvo al respecto la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y cuál es la estrategia que se tiene actualmente para la aeronáutica en el país.

No hablo nada más de los proyectos de infraestructura, hablo concretamente de líneas aéreas, algo que es uno de los pilares de las comunicaciones en este país y del mundo moderno. Creo que no puede ser solamente el punto de vista financiero el que rij a la aeronáutica en este país.

Me gustaría saber cuál es su punto de vista con respecto a la opinión que dio la Comisión Nacional de Competencia, respecto de la compra por parte del Grupo Banamex, de Aeroméxico.

También en cuanto a los porcentajes de activos que tenían de participación accionista que tenían los distintos grupos, el IPAB que entiendo que era el 45.3 por ciento, la SCT a través de la Secretaría de Hacienda el 10.16 por ciento, y Nafin 3.54 por ciento, el resto entiendo que está distribuido en el mercado de valores.

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 5, hoja 5, jpg

Pero de lo que se enajenó en esta primera etapa, el 100 por ciento se supone que está destinado a la SCT y al IPAB, según los porcentajes que le corresponden. Bueno, ¿cuál es el destino que van a tener estos recursos que se estarían recibiendo?

Y por otro lado, algo que las matemáticas a mí nada más no me dan. Curiosamente estaba checando yo lo de la flota de Aeroméxico y entonces, vienen aquí los aviones que tiene Aeroméxico y son 105 aeronaves actualmente.

Y checaba nada más por curioso, cuáles son los precios. Y por ejemplo, de uno de los que tiene cuatro aviones Aeroméxico, que es un B-777 —dejé la hojita por ahí, pero no importa—, de todos modos, decía que son entre 200 y 225 millones de dólares el precio de una aeronave.

Entonces, me sorprende, si estamos hablando de 105 y que tenemos aviones obviamente de distintos precios, yo entiendo que no es nada más...

(Sigue turno 6)



Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 6, hoja 1,

... Aeroméxico, que es un B-777 —dejé la hojita por ahí, pero no importa—, de todos modos, decía que son entre 200 y 225 millones de dólares el precio de una aeronave. Entonces, me sorprende, si estamos hablando de 105 y que tenemos aviones obviamente de distintos precios, yo entiendo que no es nada más el valor financiero, pero no me explico cómo funciona esto, cómo funciona, me gustaría tener la opinión de ustedes, que me dijeran cómo se distribuye, cuál es la visión a mediano y largo plazo de la aeronáutica y qué destino creen ustedes que va a tener la aeronáutica en este país.

Y por supuesto, cómo podemos nosotros colaborar. Porque creo que esto que sucedió con Aeroméxico, adquirido ahora por Banamex y lo que sucedió en su momento también con Mexicana, no podemos nosotros seguir bajo las mismas condiciones para que al ratito volvamos a tener este tipo de empresas, este tipo de inversiones, cayendo en la cuenta que finalmente tenemos que hacer frente todos los mexicanos.

Muchas gracias por las respuestas.

El diputado : Gracias diputado. Se concede el uso de la palabra al diputado Jorge Toledo, del Grupo Parlamentario del PRI para que formule sus preguntas.

El diputado Jorge Toledo Luis: Buenas tardes compañeros diputados, compañeras diputadas. Bienvenido señor secretario, señor subsecretario, a nombre de la fracción parlamentaria de mi partido. Sé que el sentido, la esencia de esta comparecencia, es el tema aeronáutico y en la fracción parlamentaria hemos definido tocar algunos temas más.

Tocaré dos temas que nos interesan mucho, que son los proyectos multimodales. En el Plan Nacional de Infraestructura, contempla la definición de diez proyectos multimodales. Sin embargo, ubicamos que estos proyectos multimodales están siete en el norte del país y nos parece que es una propuesta desequilibrada, desigual, con el sur del país, en donde no hay ningún proyecto multimodal en este país en todo el sureste.

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 6, hoja 2,

Y en la propuesta del Plan Nacional de Infraestructura ahondan más la desigualdad y plantean proyectos multimodales, siete, en el norte y tres plantean al 2012, en el sur.

La pregunta sería si creen que esta propuesta que plantean en el Plan Nacional de Infraestructura pueda ayudar a equilibrar al país. Nosotros creemos que debieran buscar que el equilibrio fuera mucho más equitativo, que pudieran tener una dosis importante de justicia social, más que solamente meterle más dinero o más infraestructura en donde ya hay una fuerte presencia de infraestructura.

El segundo tema que quiero tocar y preguntarle, señor secretario, es en base al transporte ferroviario. En el sur del país de repente amanecemos con la noticia de que el ferrocarril Chiapas-Mayab ya no estaba, que los concesionarios se fueron, que ya no estuvieron presentes el ... y Wyoming, de repente se van y dejan abandonado todo el plan, el ferrocarril Chiapas-Mayab.

Tres meses estuvo sin ninguna atención este servicio ferroviario. Y mi pregunta sería qué hace al respecto la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en este caso. Tenemos abandonado, por así decirlo, con Ferrosur, Tehuacan-Oaxaca, en un argumento muy complicado en donde Ferrosur... hay diez kilómetros de vía que no existen, que comenta Ferrosur que no cuentan con el acta de entrega-recepción por parte de la SCT.

Sin embargo, en el numeral 5.1, del título de concesión, establece que desde el primero de diciembre de 2005, tiene los derechos y obligaciones de un concesionario y hasta el momento no se ha cumplido ninguna situación en el ferrocarril de Tehuacán, Oaxaca.

Si definimos este escenario de Tehuacán, Oaxaca, no tenemos el servicio y de Ciudad Ixtepec, Oaxaca a Mérida, tampoco tenemos formalmente trabajando el ferrocarril Chiapas-Mayab, que es un asunto de mucha

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 6, hoja 3,

importancia para el sur sureste y que no vemos una actitud fuerte, seria, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Y por último, aunque es un asunto que mi compañero diputado Ramírez Stabros, tocará el asunto ferroviario, que insisto, es la esencia de la comparecencia, a mi sí me brinca y quisiera hacer una pregunta: En Europa Air France y KLM se juntan para poder crear el consorcio aeronáutico más importante de Europa. Y aquí la Comisión Nacional de Competencia evita que se pueda juntar Mexicana y Aeroméxico.

Mi pregunta sería: Por qué, si los grandes desarrolladores en el mundo de aeronáutica están juntándose y creando grandes potencias aeronáuticas, como ésta que ésta allá; por qué aquí en el país no permitimos tener una empresa aeronáutica fuerte que no solamente represente, que sí son los asuntos que se han tocado.

O sea, que yo coincido, los asuntos de que si son de bajo costo o cómo son, que son asuntos de seguridad nacional; el tener una flota importante es un asunto de seguridad nacional y mi pregunta sería cual es su opinión en base a la definición que tomó la Comisión Nacional de Competencia, respecto a no permitir que Mexicana y Aeroméxico se juntaran, cuando estamos revisando —como ya lo ejemplifiqué aquí—, en el aspecto de Air France y KLM, que se juntan para poder tener empresas aeronáuticas fuertes e importantes en otras partes del mundo.

Muchas gracias por su atención, señor subsecretario.

El diputado : Tiene la palabra el diputado Rubén Aguilar Jiménez, para formular sus preguntas.

El diputado Rubén Aguilar Jiménez: Hoy 23 de octubre, Día Nacional de la Aviación, con el que rendimos homenaje a los pioneros de la aeronáutica moderna en México y la creación ... de 1915 de la Fuerza Aérea Mexicana, la aviación mexicana presenta retos mayores.

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 6, hoja 4,

Los servicios que provee la industria aeronáutica, implica un modelo de dotación de bienes públicos como la seguridad nacional por la seguridad de los usuarios, competitividad internacional, entre otros, que dependen de la capacidad regulatoria del Estado. Por eso nuestro interés, por todo lo que sucede con cualquier tema vinculado al transporte aéreo.

El sistema de precios de nuestro medio aeronáutico, no contiene toda la información relevante para realizar diversas transacciones, por lo que tendrían que considerarse otras variables que tendrían que considerarse para salvaguardar este tipo de bienes.

En este sentido, el encargado de considerar estas variables y salvaguardar los bienes públicos, por parte del Ejecutivo federal, es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La Ley de Aeronáutica Civil, en su artículo 6, determina que la SCT, por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil, promoverá el desarrollo de la industria aeronáutica, así como el de la aviación comercial y no comercial.

La Comisión de Transportes, como órgano de la Cámara de Diputados encargada de este tema, debe promover estos bienes, porque promueven un modelo de sociedad incluyente para todos y no sólo para unos pocos.

Ante la creciente competencia aeronáutica en los ámbitos nacional e internacional, le pregunto a usted, doctor Luis Téllez, ¿tiene la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la voluntad de establecer una mesa de trabajo con esta Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, representativa en esta área del Poder Legislativo, para poder contribuir a mejorar el esquema regulatorio de la industria aeronáutica nacional?

Si es así, podríamos comenzar —si usted quiere—, la próxima semana. Esperaríamos solamente la posibilidad de agendar reuniones de trabajo con este tema.



Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 6, hoja 5,

Esta comparecencia ha sido formulada por acuerdos diversos de inquietudes de este órgano legislativo, a través de nuestra Comisión, básicamente a partir de la expectativa de la venta de una empresa que contiene ni más ni menos que el 40 por ciento de lo que significa la aviación nacional.

Hoy que Aeroméxico ya se ha vendido, evidentemente, las inquietudes son de los efectos y no algo provisorio de los antecedentes o de los tiempos anteriores. De cualquier manera, quedan cuestiones que resolver sobre...

(sigue turno 7)

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 7, hoja 1, mgg

... la responsabilidad y por supuesto, las facultades de incidir en el problema de la aviación nacional.

La adquisición de esta empresa por City Grup Banamex y socios, por supuesto deja una serie de preguntas que tienen que ver con el problema de la aplicación de la ley. El asunto de las responsabilidades sobre las concesiones, sobre todo porque este asunto de la industria de la aviación nacional, pues está regulada con una serie de requisitos para que efectivamente los nacionales, los mexicanos, puedan tener la posibilidad de controlar la industria y la aviación y por supuesto, en el porcentaje que así lo establece la ley.

Deberíamos nosotros entonces de señalar ahora que es necesario que la ingerencia y la intervención de la Secretaría sea en función de la necesidad de establecer la seguridad de que es México quien controla los cielos, que no se ha vendido a través de una empresa o de artefactos voladores que tienen la bandera nacional y que por supuesto, ya responden a la propiedad e intereses de otro tipo.

Requerimos que esta Secretaria siga interviniendo por lo que se refiere a la regulación, al control de los efectos legales sobre las concesiones que sí son atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Independientemente de la forma, las curiosidades y los métodos de tiempo, de segundos, resultantes de esta escena del IPAB, nosotros requerimos que ahora, por supuesto, en esta ocasión, se tome el asunto de la aviación nacional como un problema de seguridad nacional, un problema de interés nacional por lo que se refiere a todos los aspectos que tiene que ver la aviación.

Requeriríamos entonces que este tipo de temas ciertamente extensos, ciertamente delicados y especializados, deban ser tratados por los diputados, que deben de intervenir para representar al Poder Legislativo, tratándose de este tema, con el conjunto de las relaciones oficiales con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por eso insistimos en la posibilidad de un t rato continuado, porque en esta ceremonia de confrontación, de preguntas y respuestas, por supuesto no da posibilidad de una profundidad

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 7, hoja 2, mgg

y de un acuerdo que permita que los diputados cumplamos con la posibilidad de conocer y quizá de intervenir en lo que pueda ser nuestras atribuciones.

Estamos en la idea, por supuesto, de aprovechar su presencia, para que veamos que hoy, que ya Aeroméxico se vendió, su comparecencia no se reduzca a la cuestión del asunto de la operación de compra-venta de acciones, sino problemas que tienen que ver con nuestro interés como diputados de esta Comisión sobre problemas que tienen que ver con la Secretaría y el transporte nacional.

De tal manera que en esa mesa de trabajo nosotros requeriríamos de la posibilidad de que los diputados pudieran tener acceso a una comunicación de información bilateral para efecto de los asuntos del transporte general, que incluye la posibilidad de ver problemas de la aviación nacional, no nada más el problema de Aeroméxico y por supuesto, cuestiones que tienen interés de carácter nacional, del desarrollo de la industria y de la seguridad y el problema de los cielos de México.

Y por supuesto, queremos también aprovechar para que no nada más el problema del manejo de la posibilidad y de la inversión del gobierno en su conjunto en las futuras discusiones de la aprobación del presupuesto, sobre el problema de infraestructura, que tiene que ver con la dirección de lo que el transporte significa para la economía nacional, de problemas en donde los diputados tienen interés en hacer solicitudes, en traer representaciones, en establecer mecanismos, por supuesto, del sentir de los mexicanos de todos los rincones del país sobre el asunto del transporte, sobre el asunto de la infraestructura, no nada más aérea, sino también carretera, ferroviaria y por supuesto, marítima.

En este sentido, insistiríamos en esta posibilidad, toda vez que esta comunicación debería ser aprovechada con este sentir. Vamos a aprovechar la oportunidad para una curiosidad que ha sido inquietud de varios diputados, básicamente de todos los días. Como ustedes saben, esta es una Cámara federal en donde hay diputados de toda la República; se usa el aeropuerto de la Ciudad de México para ir y venir. La gente que vive en su territorio, tiene que bajar esencialmente por avión, sobre todo quienes vivimos lejos.



Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 7, hoja 3, mgg

Entonces, hay un problema que nosotros quisiéramos plantear, seguramente va a ser propuesto como un punto de acuerdo para que los diputados puedan opinar, pero resulta que hay escenas de carácter definitivamente de complicaciones en la vida cotidiana de los viajeros y usuarios del transporte aéreo en la cuestión del aeropuerto de la Ciudad de México en lo que se refiere a instalaciones.

Nos parece que hace tiempo empezó a bloquearse, de manera extraña, el frente del aeropuerto. Está debidamente bloqueado hasta la puerta tres; no hay condiciones para que accedan los usuarios. Ha sido invadido por una curiosidad ahí, por unos taxistas que no sabemos por qué tienen tanto poder y efectivamente, seguramente que es un problema de manejo de las concesiones, no creemos que sea problema de la autoridad, sino de los que están ahorita administrando el aeropuerto.

Y obviamente la calle no es parte del aeropuerto, pero resulta que entonces el aeropuerto de la Ciudad de México, que es además el aeropuerto de entrada internacional, la principal ventana, pues presente este tipo de obstáculos y de escenarios, curiosamente inconvenientes.

Me parece que procede la idea de que la Secretaría intervenga para que este tipo de espectáculos dejen de suceder, porque es la presencia y la imagen de México a los que viajan de todas partes del mundo para viajar por este aeropuerto.

Y por supuesto, no tenemos que decir que además de que está bloqueado, de que ya los usuarios cuando llegan son directamente atosigados y maltratados por policías que no dejan, por supuesto, que nadie baje sus maletas. Este es un espectáculo que no nada más debe ser resuelto de manera práctica por los usuarios del taxi, sino por una cuestión de interés de carácter general.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 7, hoja 4, mgg

Además, tenemos que decir que esto debe ser solucionado, pues con intervención oficial, no hay otra. Por supuesto, esto es una solicitud que vamos a elevar de manera oficial varios diputados. Queremos señalar también que ya dentro de las áreas comunes es ridículo ver cómo la gente tiene que estar tirada, casi durmiendo, cuando tiene algunos minutos más que estar esperando, porque no hay ningún asiento, que seguramente cualquier médico de cualquier rancho va a decir qué es necesario establecer ahí, porque bueno, va contra la salud de los usuarios.

Este tipo de curiosidades, pues sí se hace un reflejo de que se tiene que intervenir oficialmente con todas las cuestiones, así como se tiene que intervenir para que no haya... de los... de México, también la imagen, el control de quienes se han adueñado con una concesión de administración en el aeropuerto de la Ciudad de México. Y entonces, esta es una solicitud de curiosidades para que de lo pequeño a lo grande, esta Comisión pueda discutir con las autoridades de la Secretaría problemas de este orden.

Creo que efectivamente, a partir de esta reunión en donde es necesario que reconstruyamos las reflexiones oficiales entre el Legislativo por lo que se refiere al... de transporte y el Ejecutivo, por lo que se refiere al área de la Secretaría de Comunicaciones, me parece que podemos manejar la disposición voluntaria de los diputados que han estado interesados en el tema de Aeroméxico, en todos los temas y la urgencia que hay de que estas relaciones se hagan, toda vez que en los próximos días se va a discutir por la Comisión de Presupuesto de esta Cámara, la asignación de recursos para efectos de las necesidades de transporte y seguramente los diputados van a tener la necesidad de comunicarse con el Ejecutivo a través de usted, para promover y posibilitar la idea de que los pocos recursos que se van a destinar al presupuesto e gasto de las obras de infraestructura de transporte en general, permita que atienda la mayor posibilidad de llegar a beneficiar a la gente y además, de servir al desarrollo de la economía nacional.

Muchas gracias.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisiones Unidas de Transportes y de Comunicaciones
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 7, hoja 5, mgg

El diputado : Se concede enseguida el uso de la palabra al diputado
José Manuel Del Río Virgen, del Partido Convergencia.

El diputado José Manuel Del Río Virgen: Gracias presidente. Señor secretario, bienvenido. Me toca, a nombre de Convergencia, mi partido político, presentar una posición de mi partido, señor secretario. Por eso, señor secretario, solamente quiero manifestarle en algunos casos reconocimiento por algunas obras que se están haciendo en Veracruz, un reconocimiento.

En otras, unas preguntas que parece que son incómodas, pero en una comparecencia como esta, difícil en tiempos difíciles, seguramente por la experiencia que tiene usted dentro del gabinete, tal vez sea uno de los hombres más experimentados en este gabinete del presidente Fox, seguramente las va a responder y...

...

Perdón, del expresidente Calderón... Mire, traigo el tema del presidente Fox y vea que hasta me equivoco. Del Presidente Calderón. Entonces, yo creo que usted con su generosidad nos va a contestar las preguntas que le preocupan a Convergencia y a muchos mexicanos.

Señor secretario, rápidamente, el grupo aeroportuario del Pacífico, según el reporte que envía la Bolsa Mexicana de Valores del 9 de junio, que fue firmado por los señores Salvador Sánchez Barragán, que es el auditor externo; por Carlos Carcaño, Sergio Flores Ochoa y Rodrigo Guzmán, dan a conocer que están limpiando... de arrendadores mexicanos para traer a ...

(sigue turno 8)

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 8, hoja 1, bpg

... Sánchez Barragán que es el auditor externo; Carlos Carcaño, Sergio Flores Ochoa y Rodrigo Guzmán Perea, entre otros, dan a conocer que están limpiando de arrendadores mexicanos para traer a arrendatarios de marcas internacionales, como ya lo hicieron los aeropuertos de Guadalajara, Puerto Vallarta, Los Cabos, Bajío, Aguascalientes, entre otros. La pregunta es ¿qué se va a hacer para detener esta arbitrariedad de los concesionarios españoles en contra de los comerciantes mexicanos?

El mismo grupo aeroportuario, lo que nos interesa saber es ¿por qué, particularmente el área de transportes no actuó contundentemente para que el Grupo Aeroportuario del Pacífico deje de hostigar, amenazar, desalojar y despojar a cientos de comerciantes mexicanos, muchos de los cuales cuentan con más de 40 años arrendando en los aeropuertos? Y vía juicios civiles, mercantiles o penales los están desplazando sin tomar en cuenta el enorme perjuicio que ello ocasiona a empresarios, empleados y familias que se están quedando sin el sustento que honestamente han construido. Por ejemplo, el aeropuerto de Tijuana con más de 60 juicios.

Tercera pregunta, señor secretario. Turbocina barata, tarifas altas, porque eso de costos bajos, en muchos países comparativamente a nosotros nos llamó la atención, al diputado Toledo y los que estábamos comentando su presentación —una magnífica presentación—, pero queda claro que los costos de las tarifas de líneas aéreas de bajo costo no son tan bajos comparativamente con otras aerolíneas, particularmente en Europa, donde la turbocina es más cara y hay tarifas más bajas.

La otra pregunta, señor secretario, es BANAMEX. ¿Por qué Banamex se queda con Aeroméxico si Banamex estuvo en el Fobaproa?, cuando a los que estuvieron en el Fobaproa no les pueden vender sus casas. Banamex que estuvo en el Fobaproa le pueden vender los aviones. Y como decía el diputado Erick Barriga claramente, un avión vale 225 millones de dólares solamente. Una flotilla de 105 aviones ¿cuánto cuesta? La renta de los espacios aéreos, etcétera. Eso lo conocen ustedes mejor. Yo me quedo con la misma idea y con la misma expresión de usted, tampoco soy parte de la aeronáutica. El subsecretario es Rodríguez.

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 8, hoja 2, bpg

La otra pregunta, Texcoco. ¿Cuándo, señor Secretario? ¿Si se va a hacer el aeropuerto, no se va a hacer el aeropuerto?

Y una pregunta que pareciera que va fuera de contexto. Dos preguntas rápidamente. La carretera México-Tuxpan, a ver si nos puede dar una referencia.

Ahora, señor secretario, termino con lo siguiente. Fíjese usted —y me dirijo también al subsecretario Rodríguez—. Fíjense ustedes que los Molina Bastieri y los Molina Sobrino, defraudaron al fisco. Tienen deudas de tres mil 200 millones de pesos con el Seguro Social. Defraudaron finalmente al fisco con más de 30 mil millones de pesos. Están prófugos de la justicia.

Aquí en esta Cámara hemos sido testigos muchos de cómo hemos estado hablando con diferentes funcionarios para ver cómo le vamos a hacer para poder resarcir este tema. Defraudar a un país con 30 mil millones de pesos y se van. La cuarta parte de lo que es la reforma fiscal se lo lleva una sola familia del Grupo Escorpión, el Grupo... de los Molina Bastieri.

Hay una pregunta incómoda pero la tengo que hacer tal cual. En este tema de los Molina Bastieri, aparentemente el subsecretario Rodríguez nos pueda dar alguna expresión de confianza. Yo lo digo con toda honestidad, me voy a quedar con su respuesta porque no tengo motivos para dudar de él. Pero lo cierto, es cierto que estuvo involucrado en el tema en el Juzgado 2o. de Distrito y ese tema para nosotros, para los legisladores, para los que tenemos la responsabilidad de llegar a nuestros distritos y decirles: tuve al subsecretario. ¿Y por qué no le preguntaste eso o por qué no le preguntaste esto otro?

Pues quiero preguntarle al subsecretario este tema donde la Procuraduría General de la República lo dijo, filtró debida o indebidamente, con buena o mala fe, filtró que había una orden de localización y captura en contra de él; pues claro que a los diputados simplemente nos deja con una duda. Si había caído en falsedad de declaraciones en un tema con un grupo, una banda delincuenciales, como son los Molina Bastieri. Porque



Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 8, hoja 3, bpg

eso son. No me queda la menor duda y tampoco a muchos. Si habían caído en falsedad de declaraciones allá, yo espero que el subsecretario nos diga la verdad y espero que no le incomode esta posición.

Secretario, muchísimas gracias por venir, también por la posibilidad de platicar con ustedes siempre con toda franqueza y con toda sinceridad. Agradecerle su presencia aquí. A los compañeros y compañeras, muchas gracias. Gracias, presidente.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Para dar cumplimiento a la base tercera del acuerdo de la comisión, se concede el uso de la palabra al doctor Luis Téllez, a fin de que dé respuestas de las intervenciones de las diputadas y diputados de todas las fracciones que antes han intervenido.

El secretario Luis Téllez: Muchas gracias, señor presidente. Yo quisiera responder primero al diputado José Manuel del Río Virgen en la última pregunta que hizo. Lo que le quisiera comentar es yo creo que en la política y en la vida en general, el honor es uno de los puntos más importantes, sino que el más importante y la verdad es lo más importante que hay.

Yo quisiera comentarle que al subsecretario Rodríguez, quien es uno de los colaboradores más distinguidos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, le fue solicitado por la Secretaría de Hacienda —la administración pasada— ser consejero independiente en el consejo del señor Molina, en el consejo del Grupo Escorpión, dado que la Secretaría de Hacienda tenía ya una preocupación por la empresa y por lo tanto nombró a dos consejeros independientes.

Cuando vino una reclamación de tipo fiscal que se convirtió en un asunto de tipo penal, el subsecretario Rodríguez fue juzgado y fue absuelto por un juez y el caso fue un cazo juzgado, absuelto. Esto lo confirmó la Procuraduría General de la República no a través de una filtración, sino a través de un boletín, de una carta que mandó la Procuraduría General de la República al periódico “*El Universal*”, en donde apareció la noticia de que el subsecretario iba a ser llamado a declarar a la PGR.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 8, hoja 4, bpg

Quisiera decirle que el subsecretario no tenía primero, ninguna relación patrimonial con el grupo. Segundo, fue un consejero independiente llamado por la Secretaría de Hacienda y cuando el asunto fue juzgado, el subsecretario fue absuelto del tema. Yo me siento muy orgulloso de que el subsecretario esté trabajando con nosotros. Es una persona honorable y además muy capaz. Muchas gracias, diputado. Le agradezco que haya hecho la pregunta, creo que es importante aclararla.

Yo quisiera comentar que todos los funcionarios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes estamos a la orden del Congreso de la Unión, de la Cámara de Diputados, de la Cámara de Senadores y siempre que seamos invitados a tener aquí una comparecencia o a platicar con un diputado o con una comisión de diputados, lo haremos con todo gusto y además es un honor para nosotros poderlo hacer.

Quisiera comentar que la competitividad y la calidad de los servicios que ofrecen las dos líneas aéreas troncales de México, sin lugar a dudas se están incrementando por la competencia que están teniendo no únicamente entre sí. Las dos líneas aéreas están compitiendo en forma muy importante, sino que también a través de la competencia que están teniendo de otras líneas aéreas y no únicamente de líneas aéreas mexicanas, sino de líneas aéreas norteamericanas que dado nuestro convenio bilateral negociado desde hace muchos años ya, permite la entrada de vuelos nacionales a los Estados Unidos, a ciudades pares entre Estados Unidos y México y esto ha aumentado la competencia en beneficio de los usuarios, tanto en la Ciudad de México como en todo el país.

Los sindicatos de trabajadores en sus distintas funciones: pilotos, sobrecargos, personal de tierra, etcétera, tienen la ventaja con la participación de Mexicana y de Aeroméxico, de la participación del sector privado en Mexicana y Aeroméxico que son grupos serios, grupos importantes que están dispuestos a invertir y que sin lugar a dudas su negocio es hacer crecer la aerolíneas y hacer crecer el número de vuelos que se tienen, y eso va a dar mayor empleo y mejores condiciones de empleo.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 8, hoja 5, bpg

¿Cuál es el cambio en la demanda? El cambio en la demanda en los últimos años, que lo vimos entre 2005 y 2007, ha sido del 40 por ciento. Es un cambio muy importante. Los mexicanos están viajando mucho más en avión y esto sin lugar a dudas representa un aumento en su calidad de vida, dado el mejor nivel de vida que están teniendo y dadas las mejores condiciones que...

(sigue turno 9)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 9, hoja 1, l.jg

... mucho más en avión y esto sin lugar a dudas representa un aumento en su calidad de vida dado el mejor nivel de vida que están teniendo y dadas las mejores condiciones que tiene la aeronáutica nacional.

Yo diría que como mencioné en la presentación, si vemos el número de viajeros que toman autobuses de larga distancia y que pagan más o menos lo mismo que se paga por un boleto de avión, vamos a tener 56 millones de pasajeros adicionales en el país en los siguientes años, esto sin considerar que el país va a crecer más y va a haber mejores ingresos. Por lo tanto la demanda por servicios aeronáuticos va a aumentar a tasas muy altas durante los siguientes años, a tasas de dos dígitos y uno de los puntos importantes es que no nada más va a aumentar la demanda por servicios aeronáuticos, sino que también va a aumentar la demanda por servicios aeroportuarios.

Como comentaba el diputado Aguilar, vamos a tener que tener servicios de tierra mejores, es decir vamos a tener que tener mucho mejores servicios de taxis y vamos a tener que mejorar toda la infraestructura aeroportuaria del país.

El rumbo aeronáutico que tenemos en el país es, tenemos primero que asegurarnos que tengamos unos estándares básicos de operación, y en esto lo que es fundamental es que tengamos seguridad. Y en esto sí necesitamos la colaboración de la Cámara de Diputados, puesto que la Secretaría solicitó, le pidió al señor presidente que se incluyera en el Presupuesto los recursos necesarios —creo que son 230 millones de pesos— para tener doscientos y pico de inspectores adicionales que requerimos en la Dirección General de Aeronáutica Civil, y no únicamente requerimos inspectores adicionales, sino requerimos material de cómputo adicional, requerimos instalaciones dignas para el personal y los funcionarios de la Dirección General de Aeronáutica Civil y por supuesto también requerimos ampliar.

No es lo mismo tener un tráfico aéreo en el que se está controlando un vuelo cada tres minutos, que uno que se está controlando cada 60 segundos.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes
Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes
Martes 23 de octubre de 2007
Turno 9, hoja 2, l.jg

La capacidad y el esfuerzo que se está haciendo en el... es realmente extraordinario y necesitamos más recursos para ello y esto sí quisiera yo dejarlo aquí en la Cámara, porque el presupuesto que envió el señor presidente así lo considera.

El segundo punto fundamental es que tenemos que abrir y continuar con las rutas que tenemos, que sean rutas competitivas, es decir que tengan la suficiente competencia entre las distintas aerolíneas para que los pasajeros puedan tener precios adecuados, y al mismo tiempo lograr que los aeropuertos tengan mayor capacidad instalando mejores equipos, equipos de última generación, como el que se acaba de instalar en el aeropuerto de Toluca, y que esto permita que haya más aterrizajes bajo condiciones difíciles.

Por ejemplo, en el aeropuerto de Toluca instalamos un nuevo equipo de radares que permite que, aún bajo visibilidad prácticamente de cero, se pueda aterrizar y puedan aterrizar vuelos comerciales en el aeropuerto básicamente por instrumentos.

Al tener mayores posibilidades de aterrizaje y despegue, por supuesto lo que se tiene son mayores posibilidades de competencia y mejor servicio y mejores posibilidades de servicio para los pasajeros a distintas ciudades y a distintas localizaciones, dentro y fuera del país.

Hay una pregunta que se me hace en distintas exposiciones de los señores diputados. Me preguntan que por qué, que qué pienso sobre la opinión de la CFC respecto a Aeroméxico, a Mexicana, que por qué KLM se unió a Air France, si en México no permitimos que Mexicana se uniera con Aeroméxico.

Yo quisiera volver a comentar, ser muy enfático al respecto, que ésta es una decisión que toma la Comisión Federal de Competencia, no es competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y que sin embargo sí quisiera opinar en este recinto que a mí, como responsable de la parte operativa de seguridad de política aeronáutica me llama la atención que con la reducción que hubo en la participación de Aeroméxico y Mexicana, de más del 60 por ciento al 48 por ciento en el último año, la Comisión de Competencia no



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 9, hoja 3, l.jg

haya permitido que Mexicana hiciera una oferta en firme, y yo creo que se hubiera podido hacer una oferta en firme quitándole ciertos derechos de aterrizaje y despegue, es decir ciertos slots en el lenguaje aéreo, a la nueva empresa y hubiéramos tenido una empresa.

Pero repito, no es mi responsabilidad y no me la estoy quitando, simplemente no me la da y ustedes claramente han visto que en algunos casos he tenido algunos diferendos con la Comisión Federal de Competencia en algunas áreas.

Ahora, hay una pregunta importante. Se dice que el precio de Aeroméxico fueron 225 millones de dólares. Yo tampoco puedo dar los detalles de la misma. Yo invitaría a que invitaran ustedes a la directora del IPAB y al subsecretario de Hacienda o al secretario de Hacienda para que explicara esto, pero sí puedo dar una explicación superficial sobre el tema, porque la decisión la tomaron ellos, pero la explicación de la diferencia, diputado, entre lo que se pagó por la aerolínea y lo que vale un avión, es la siguiente.

De los 105 aviones que tiene Aeroméxico, solamente 30 son de ellos, los restantes 75 son aviones que están bajo arrendamiento financiero y los 30 que tiene Aeroméxico, que son de ellos, están en el balance del lado del pasivo. Entonces el valor de la empresa en su totalidad es activos más pasivos, o se puede medir o se puede medir el flujo descontado de los ingresos netos que está teniendo la empresa, y los ingresos netos que está teniendo la empresa son negativos, como acabo de explicar.

Hubo una pérdida de 100 millones de dólares durante el primer trimestre del año, pero creo que la explicación sí quise mencionar esto, porque sí tenemos que estar enterados en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de si se tienen aviones, cuántos años tienen los aviones, en qué estado están, de quién son los aviones, a quién se está arrendando los aviones, porque la gran mayoría de estos aviones están bajo un esquema de arrendamiento financiero, y cómo se adquirieron los aviones, si se adquirieron bajo financiamiento o no bajo financiamiento.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 9, hoja 4, l.jg

En términos de los proyectos multimodales, esto tiene que ver —ya no está el diputado Toledo, pero lo comento—, tiene que ver, diputado, con las vías férreas que se tienen, porque multimodal implica un puerto, implica una vía férrea y luego implica transporte aéreo y transporte terrestre.

Tiene usted razón, la gran mayoría de la demanda por proyectos multimodales está en el norte de la República y por eso se está haciendo en el norte de la República gran parte de la infraestructura que se tiene en el norte de la República está ya saturada.

Un ejemplo claro de lo que implica la saturación y lo que se está haciendo, es la carretera Monterrey-Salttillo, que ya siendo una carretera de cuatro carriles, hubo que hacer otra carretera de cuatro carriles dado el tráfico industrial que hay entre ambas ciudades, y sin lugar a dudas tenemos que hacer más en el sur del país.

Le puedo comentar que el ferrocarril Chiapas-Mayab no fue abandonado por... tenía el derecho, según su título de concesión, a renunciar a la concesión. Renunció a la concesión y el gobierno federal, a través del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, del FIT, está tomando, ya tomó la administración de la vía y tenemos que efectivamente —y es otra demanda que tenemos en el Presupuesto, petición que tenemos en el Presupuesto—, recursos para poder reestablecer el servicio ferroviario que no se ha podido reestablecer...

(sigue turno 10)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 10, hoja 1, rjg

... áreas y requerimos alrededor de mil 200 millones de pesos para restituir. Ese es uno de los puntos. El segundo punto, esa es una de las líneas, la segunda línea es la que va de Coatzacoalcos a Mérida y Valladolid.

El gran problema por el que Génesis Wyoming terminó perdiendo pero que el gobierno va a intervenir en esto aunque implique un costo, es que la planta termoeléctrica de Valladolid requería antes de combustóleo y se hizo un gasoducto, ahora está usando gas, llega el gas de Campeche, el gasoducto Mayacán, es mucho más limpio para el ambiente que el combustóleo. Ya no se requieren los carros de combustóleo que lo llevaban a Valladolid. Las nuevas plantas Mérida 3 etcétera requieren gas. Este ferrocarril que es importante para Yucatán, va a requerir apoyo gubernamental para operar porque no es operable, no es rentable desde punto de vista privado, requiere algún apoyo. Es un tema que estamos trabajando. Tiene usted razón, es tema fundamental para el desarrollo del sureste.

Las tarifas, creo que lo he comentado con ustedes, las tarifas de autotransporte entre Tapachula, que salen de la costa de Chiapas hasta el centro de la República, han aumentado 20 y 25 por ciento desde que el tren no está en operación. Hay una responsabilidad en el sentido que requerimos restablecer la vía en la parte de Chiapas y requerimos restablecer el servicio en Yucatán.

Quiero comentarle al diputado Aguilar, que nuestro trabajo es la promoción de la aeronáutica, la seguridad, las operaciones de tierra, el hecho de que los aeropuertos tengan la capacidad suficiente para que haya más aerolíneas y haya mayor competencia, en beneficio del consumidor y del país. Lo estamos haciendo. Lo que no es nuestra responsabilidad es la venta de las acciones de las empresas.

Aeroméxico no era una empresa paraestatal, era una empresa que pertenecía al IPAB. Por cambios de deuda que hubo en los que no me voy a meter porque no los conozco bien.. Lo que es claro es que si alguna persona o grupo de accionista como la familia Alemán, que son los accionistas más importantes, deciden vender Interjet, nosotros no nos metemos a la venta e Internet, nos metemos y la ley nos obliga, si hay un cambio en el director operativo de la empresa, ese sí lo tenemos que aprobar nosotros.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 10, hoja 2, rjg

Si los nuevos accionistas de Aeroméxico deciden cambiar al director operativo de Aeroméxico, lo tiene que aprobar la dirección general de aeronáutica civil. Con gusto señor diputado podemos revisar las condiciones, el estatus de la ley que es lo que estamos haciendo en materia aeronáutica, etcétera.

Le puedo asegurar que el fideicomiso que compró las acciones de la empresa hizo que de Aeroméxico hicieran una oferta por el 100 por ciento de la empresa. Se vendió lo que era del IPAB y del gobierno y las condiciones del 25 por ciento establecidas en la ley como máximo permisible para un extranjero, sí se cumplen de acuerdo a lo informado por el IPAB.

El grupo de inversionistas que forma fideicomiso en Banamex, son los que detentan la mayoría y todos son mexicanos y por lo tanto los cielos los controlamos en México porque los controla el Ceneam, aquí está el director general del Ceneam. También controlamos las líneas aéreas mexicanas que tienen un control de accionistas mexicanos del 75 por ciento en las acciones de voto, esto se respetó en la compra que se hizo a través de la Bolsa de Valores por parte de un fideicomiso de Banamex, en el que estaba un grupo muy importante de empresarios mexicanos.

Menciona usted el problema de la saturación del aeropuerto de la ciudad de México, tiene toda la razón, genera problemas de comodidad y retraso para los pasajeros. La terminal dos que se diseñó y planeó en el sexenio pasado y que estamos terminando en esta administración, va a aliviar estos problemas, le da una viabilidad adicional al aeropuerto, le da 13 por ciento de posibilidades adicionales de despejes y aterrizajes, lo que aumenta la competencia y disminuye o va a eliminar el que se usen las posiciones remotas.

En el caso de los taxis es un tema que acabo de hablar con el director del aeropuerto, lo estamos tratando porque hay pocos taxis y el grupo de taxis que hay son pocos y generan un problema de congestión para el pasajero que tiene que hacer colas muy largas y por eso están bloqueadas las entradas de la uno a la tres, porque tienen que llegar los taxis, las colas que hacen los pasajeros son largas y tenemos que resolver este problema junto con las autoridades de la ciudad y estamos trabajando en ello.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 10, hoja 3, rjg

Quiero comentar que lo que tiene que ver con la ley del IPAB y las restricciones que tiene el IPAB de quien puede y quién no puede invertir fueron cumplidas, según se me informó, hice la misma pregunta y me dieron una explicación. Pero creo que es importante que las autoridades que hicieron la transacción estén con ustedes y les den una respuesta. Y también la Comisión Federal de Competencia que les dé respuesta de por qué no se pudo lo de Mexicana.

La carretera México-Tuxpan la vamos a terminar, estamos haciendo Necaxa-Tihuatlán a través de un PFP, el presidente dio el banderazo de salida, la está construyendo ICA, junto con FCC, con eso se termina la el tramo de carretera más caro, son cerca de 36 kilómetros y el costo son cinco mil 300 millones de pesos, un costo muy alto porque la carretera cruza directamente la sierra madre oriental y va a ser carretera impresionante porque son básicamente túneles y puentes los que va a haber en ese tramo. Una vez terminado vamos a tener a Tuxpan a dos horas y media de la ciudad de México, va a ser el puerto más cercano a la ciudad de México, tiene usted razón Tecolutla, que ojalá se desarrollen Tecolutla y Tuxpan.

En la turbosina alta o baja, sí tenemos una turbosina que es baja, pero las tarifas aéreas no únicamente tienen que ver con eso, tiene que ver con el nivel de congestión que hay en el aeropuerto de la ciudad de México, con la conectividad que se tenga, con el número de pasajeros que están volando y las tarifas aéreas dentro de México sí han bajado sustancialmente y lo que le puedo decir, si usted toma un vuelo de alguna de las líneas troncales en Europa, en Europa mismo si toma Air France, si va de París a Marsella es mucho más caro, son distancias mucho más cortas y vuelos caros.

Si toma Iberia de Madrid a Londres, dentro de la Unión Europea o British Airways que va de Madrid a Londres, las tarifas son mucho más caras que las que hay dentro del país por kilómetro. Probablemente dice: de México a Chihuahua me sale más caro que volar de Madrid a Barcelona, sí pero a Barcelona es una distancia mucho más corta.

Creo que la industria requiere un tiempo de consolidación. En la secretaría estamos comprometidos con apoyar a la industria nacional, a los trabajadores de la aviación nacional y creemos que hay suficiente



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 10, hoja 4, rjg

competencia internacional, la está habiendo y por eso nuestra política en acuerdos bilaterales es de trabajar en los acuerdos bilaterales existentes...

(Sigue turno 11)

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 11, hoja 1, baag

... competencia internacional, porque la está habiendo, y por eso nuestra política en materia de acuerdos bilaterales es de trabajar en los acuerdos bilaterales existentes, pero no abrir en este momento a cielos abiertos, que eventualmente se podrá hacer, porque tendrán ventajas nuestras aerolíneas. Si tuviéramos una como KLM y Air France juntos —que cierto tiene... en la... — que tuviéramos una línea así, fuerte, obviamente podríamos abrir mucho más fácil los cielos que lo que se puede hacer en este momento.

Créame que soy un economista de carrera, soy un economista liberal, pero creo que lo que se requiere en este momento es darle al consumidor tarifas adecuadas, que las tiene, pero también establecer las condiciones para que las empresas puedan sobrevivir, tengan rentabilidad y puedan generar empleo. Muchas gracias.

Robén Aguilar Jiménez

El presidente diputado ~~Octavio Martínez Vargas~~ *Robén Aguilar Jiménez*: Para dar cumplimiento a la base quinta del acuerdo, los grupos parlamentarios han inscrito para la segunda ronda de preguntas a los siguientes diputados: el diputado Franco Melgarejo, del PRD; diputada Rosa Elia Romero, del PT; diputado Francisco Javier Paredes, del PAN y diputado Jesús Ramírez Stabros, del PRI. Tiene la palabra el diputado Rafael Franco Melgarejo, PRD.

El diputado Rafael Franco Melgarejo: Buenas tardes. Señor secretario por estar aquí con nosotros, aprovechar el momento para poder quitarnos varias inquietudes y al mismo tiempo aprovecharlo para hacerle otras peticiones. Es importante, señor secretario, que con la venta de Aeroméxico, en lo que cabe de la responsabilidad y las facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se garantice la soberanía nacional del espacio aéreo.

Asimismo, de acuerdo a las políticas del Partido de la Revolución Democrática, también es importante que dentro de las facultades y políticamente el secretario de Comunicaciones y Transportes garantice con su planta laboral y preservar los derechos de los trabajadores. Es por ello también que comparto la creación de

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 11, hoja 2, baag

las... de trabajo en este sentido, apostándole que los rumbos del país sean a través del diálogo y no del enfrentamiento.

Señor secretario, quisiera también comentarle que grupo Banamex es propiedad de City Bank y es por ello que la primera recomendación es que se garantice la soberanía nacional. También asimismo, dentro de las facultades que usted tiene para revisar y tener en sus manos la concesión de Aeromexico, que sea posible la revisión de la fórmula de esa venta de acuerdo al valor fijo y al valor variable que se hizo, porque en el texto es poco claro cuando se afirma que el valor del precio variable se determina en función de una diferencia positiva y hay que garantizar a través de esto el buen funcionamiento de la misma aerolínea de Aeromexico y creo y lo pido, de acuerdo a sus facultades nada más, que tiene en la concesión la SCT. Eso sería referente a la aerolínea.

Quisiera yo aprovechar también en la cuestión ferroviaria, acelerar a las obras que resulten de los proyectos del programa de convivencia consignados al programa de infraestructura. Sabemos que es urgente reducir los tramos donde existen cruces a nivel de alta peligrosidad referente al Chiapas-Mayab. Asimismo también quisiéramos que se les diera una prórroga a los permisos de uso de frecuencias de radio que usan los ferrocarriles, así como darle a este problema una solución permanente.

Los ferrocarriles no pueden funcionar sin las frecuencias y cuando se concesionaron las vías se dio por supuesto que se incluían esas frecuencias para poderlas operar. Hoy, en la sesión y quisiera yo también que usted de manera institucional y por medio de su Secretaría exhorte a la Semarnat para que de acuerdo al Reglamento de la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable —usted también lo acaba de comentar— otorgue el título de propiedad o el documento que acredite la posesión para que se pueda seguir la construcción de esta importante vía de comunicación que es la carretera Nuevo León-Coahuila para que siga la construcción de esta misma carretera. Es cuanto, señor secretario, por parte de mi cuestionamiento y repito, le apuesto al diálogo, las mesas de trabajo para que podamos solucionar los problemas que existen dentro de esta Secretaría. Gracias.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 11, hoja 3, baag

El presidente diputado Octavio Martínez Vargas: Tiene la palabra la diputada Rosa Elia Romero Guzmán, del Partido del Trabajo.

La diputada Rosa Elia Romero Guzmán: Con el permiso de la Presidencia. Bienvenido, señor secretario, señor subsecretario, compañeras, compañeros legisladores. En los últimos días hemos escuchado en todos los medios de comunicación y en todas las esferas de la sociedad incontables noticias alrededor de la venta de la empresa conocida comercialmente como Aeromexico.

Señor secretario, la Secretaría bajo su cargo, hasta qué punto se involucró en la venta de Aeromexico y cuáles han sido las decisiones que se han instrumentado para vigilar el proceso desde la licitación hasta ya venta de la misma y cuáles criterios cumplió el comprador. Sea tan amable de explicar a esta soberanía por qué la Secretaría a su cargo evitó involucrarse en la venta de una empresa que por su naturaleza no sólo es prioritaria de comunicaciones, sino representa un asunto de seguridad nacional.

Si en otros países se manejan condiciones y apoyo en varios aspectos, incluyendo el legal a las empresas aeronáuticas por ser consideradas empresas estratégicas, por qué razón en nuestro país pareciera que no se les da el mismo valor. ¿Cuál es el nivel de intervención de la Secretaría a su cargo en la regulación, supervisión y organización de los aeropuertos mexicanos? ¿Qué medidas específicas de evaluación de la calidad y efectividad ha tomado el gobierno con respecto a la prestación de servicios de los aeropuertos en el territorio nacional? ¿Y hasta qué punto se consideran sitios estratégicos de seguridad nacional y de seguridad ciudadana?

¿Qué nos puede usted informar sobre la situación de las medidas que ha anunciado el gobierno de la Ciudad de México en el sentido de que el aeropuerto internacional de la Ciudad de México tiene un adeudo de 2.1 millones de pesos por concepto de consumo de agua y de los impuestos sobre nómina? Díganos, la Secretaría a su cargo en qué y cómo ha intervenido. Por su atención, muchas gracias.



Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 11, hoja 4, baag

El presidente diputado Octavio Martínez Vargas: A continuación le otorgamos la palabra al diputado Francisco Javier Paredes, del Partido Acción Nacional.

El diputado Francisco Javier Paredes: Muy buenas tardes a todos. Con su permiso, señor presidente, señor secretario Téllez y señor subsecretario Rodríguez, bienvenidos a la Cámara. Como ya se ha comentado, la venta de Aeromexico a generado expectativa y debate. Creo que no era para menos. La importancia de la aerolínea por lo que representa y ha representado para la aeronáutica civil en México así lo exigía.

En su oportunidad, las comisiones aquí en el Congreso, las Comisiones Unidas de Transportes, de Trabajo y de Previsión Social convocaron a la directora ejecutiva del IPAB, a la licenciada María Teresa Fernández Labardini y al doctor Andrés... Labastida, presidente del Consejo de Administración de Aeromexico para que comparecieran. Estuvimos varios de los compañeros diputados aquí en esa comparecencia. Fueron 23 páginas del documento, con datos y argumentos sobre el proceso de venta de Aeromexico. En términos parlamentarios puedo decir que se convocó a este evento con oportunidad y el debate permitió que todas las fracciones parlamentarias representadas tuvieran la oportunidad de emitir sus comentarios.

Otro antecedente similar a este proceso fue el de la desincorporación de Mexicana de Aviación en la que la Comisión de Transportes de la anterior Legislatura sugirió a la Comisión Federal de Competencia el procedimiento de desincorporación de Cintra para que posteriormente la venta no se objetara. Luego de haber terminado los plazos...

(Sigue turno 18)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 12, hoja 1, mmp

... y el debate permitió que todas las fracciones parlamentarias representadas tuvieran la oportunidad de emitir sus comentarios.

Otro antecedente similar a este proceso fue el de la desincorporación de Mexicana de Aviación, en la que la Comisión de Transportes de la anterior legislatura subsidió a la Comisión Federal de Competencia el procedimiento de desincorporación de Cintra, para que posteriormente la venta no se objetara.

Luego de haber terminado los plazos de la OPA, de la oferta pública de adquisiciones y tener el resultado de un ganador, ha iniciado una nueva etapa del debate político de este proceso. Al respecto queremos comentar lo siguiente: creemos que el marco legal parlamentario tiene las condiciones específicas para dar seguimiento a las objeciones que en su caso se presenten sobre este proceso.

En la Comisión de Vigilancia de la Auditoría Superior de la Federación se puede solicitar se integre en su programa de trabajo una auditoría al proceso de venta y a todos los entes involucrados. Ahora me permito algunas preguntas, señor secretario. En su opinión al culminar este proceso de desincorporación de las líneas aéreas de México, ¿podría usted comentarnos sobre la política de Estado que instrumentará la Secretaría de Comunicaciones y Transportes?

Y finalmente, señor secretario, ¿podría usted comentarnos sobre el informe de aeropuertos que emitió la Comisión Federal de Competencia? Ya nos comentaba que tiene algunas diferencias sobre ello. ¿Cuál es la opinión de la Secretaría de este informe? Y preguntarle si la SCT comparte estos criterios que emitió la Comisión Federal de Competencia. Muchas gracias.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Para continuar tiene la palabra el diputado Jesús Ramírez Stabros, del Partido Revolucionario Institucional. Señor secretario, usted es bienvenido y muchas gracias por atender al llamado de la Comisión de Transportes de esta ciudadanía, igualmente al subsecretario por estar presente.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 12, hoja 2, mmp

Le comentaré, señor secretario y compañeros diputados, en nombre de mi fracción parlamentaria algunos asuntos que desde la visión de la fracción parlamentaria del PRI constituye este tema de la venta de Aeroméxico, sin duda un asunto de interés de Estado.

Resulta muy importante su presencia en esta Cámara de Diputados en momentos en los que la opinión pública nacional cuestiona la venta de la aerolínea más importante de nuestro país. Confiamos en que su asistencia en este recinto contribuye a esclarecer un procedimiento y una decisión que ha sido vista como muy poco transparente y con más dudas que respuestas por parte de la ciudadanía.

Mucho daño le han hecho a México los procesos de concesión y privatización de empresas públicas que quedaron marcados por la sospecha. Por esa razón, quiero hacerle algunas reflexiones al respecto. Hablar del tema del sector aeronáutico del país es sin duda hablar de la crisis estructural del mismo, del abandono, de la improvisación y de la pérdida del potencial que México tiene y que está siendo aprovechado por otros países. Por ello, vale mucho su presencia hoy para hablar de un asunto relevante de este sector que encabeza.

En el sector aeronáutico del país clara y llanamente no estamos bien. De la intervención y las respuestas que usted, secretario, ha dado a mis compañeros y en su propia propuesta inicial habló usted de temas, de muchos temas que involucran a la aviación nacional.

Habló usted del bajo costo, no existe en México el bajo costo. Son bajas tarifas de aerolíneas que dan bajas tarifas, el bajo costo es un concepto de negocio que tiene que ver con eficiencia, con productividad, que tiene que ver con un tema que implica infraestructura, que implica un planteamiento distinto del país en este sentido. No hay bajo costo en México.

¿Habrá aumento de pasajeros? Si nos explicaba usted que en 56 millones de pasajeros adicionales la demanda por pasajeros adicionales, la demanda por servicios aeronáuticos con 2 dígitos en los próximos

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 12, hoja 3, mmp

años, yo pregunto: ¿dónde los vamos a meter? ¿Dónde está el aeropuerto de la Ciudad de México y dónde está la decisión sobre un tema fundamental: la terminar 2 del aeropuerto de la Ciudad de México, que costó 8 mil millones de pesos hasta ahora no aumenta, no sirve, no resuelve los problemas del país en este sector.

No sirve esa inversión y la secretaría a su cargo está asumiendo precisamente los errores que se cometieron en otro sexenio y usted presumiendo ahora este asunto. Me parece un tema que juntos —y ofrezco la posición— Legislativo y Ejecutivo debieran resolver, porque no es conveniente defender una posición que no tiene sentido, que no tiene remedio y que también está turbia; tanto en el proceso de decisión como en el proceso de cuentas hasta hoy, según la Auditoría Superior de la Federación.

Las responsabilidades del IPAB, nos decía, señor secretario, estamos hablando de un problema que involucra a la aviación nacional. Al mismo tiempo que usted dice esto, al mismo tiempo contesta y dice que vamos a garantizar la cercanía con la aviación nacional y con los trabajadores del sector aeronáuticos del país.

Entonces, ¿tuvimos que ver o no tuvimos que ver? El tema de la aviación y de Aeroméxico implica forzosamente la participación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el sentido, en la conducción de la aviación nacional.

Dice usted que los aeropuertos de los tres grupos aeroportuarios han cumplido, pero hasta hoy no hay manera de comprobarlo, no está claro porque no tenemos los alcances incluso para poder saber y contabilizar los gastos de los aeropuertos, si los están cumpliendo o no los están cumpliendo porque la Secretaría de Comunicaciones en este sentido no tiene los recursos ni siquiera para hacer auditorías completas para ver si es cierto que estamos de acuerdo.

Hablar del tema de aeronáuticos es hablar, sin duda, de una problemática de fondo y de una problemática estructural que hoy no está caminando bien. Todo esto involucra esta decisión de la venta de Aeroméxico.



Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 12, hoja 4, mmp

Tengo en mis manos la carta que en días pasados envió usted a través de su secretaría particular a la Subsecretaría de Gobernación, en la que señala que la venta de Aeroméxico es competencia exclusiva del IPAB y de la Secretaría de Hacienda y que no es competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Después de un análisis serio en nuestra fracción parlamentaria acerca de las razones que pudieran dar origen a esta evasión de una responsabilidad que le corresponde, no encontramos una razón clara para eximir a la Secretaría de Comunicaciones de un proceso como éste.

Ha dado usted, insisto, opinión al respecto en esta comparecencia, pero ya toro pasado. Contrasta, pues, esta renuncia con el compromiso del presidente de la república, que el pasado 1 de septiembre hizo ante los diputados en los que todos los secretarios estarían a disposición del Congreso. Hoy está aquí, es un avance; qué bueno que se pudo dar finalmente esta comparecencia.

El servicio de transporte aéreo en nuestro país es una concesión otorgada por el Estado para ser administrada por particulares. De acuerdo con la legislación, las concesiones son una fórmula para administrar un bien o un servicio público que el Estado por sí mismo no puede realizar y que, siendo de interés general se otorgan en función del beneficio social y de manera temporal.

En el caso particular de Aeroméxico, la razón social autorizada para prestar el servicio público aéreo de pasajeros, carga y postal se denomina Aerovías de México, S. A. de C. V., que tiene la titularidad de la concesión TANORAMX, otorgada por la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones por 30 años.

Hay que recordar que, junto con Aeroméxico, se traspasó también la concesión de Aerolitoral, que con otras siglas: TANORSLI, que es una empresa filial y habrá que preguntar qué pasa también con la concesión de Aeromexpres. La propia ley establece que no podrán transferirse o enajenarse los derechos de una concesión



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 12, hoja 5, mmp

sin el consentimiento de la autoridad que la otorga. Para el caso de Aeroméxico, nuevamente es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y lo de la concesión tiene que ver con un interés superior del Estado y no con el nombre propio de empresarios, sean éstos prominentes o no lo sean.

Por esa razón nos ha sorprendido y preocupado el argumento de que se otorgó mandato —así dice el documento— a Nacional Financiera, para que, junto con el IPAB, llevara a cabo la enajenación de Aeroméxico y que dicha compraventa no era competencia de su dependencia.

La Ley de Vías Generales de Comunicación señala muy claramente en su artículo tercero que corresponde exclusivamente a la SCT el otorgamiento, interpretación y cumplimiento de las concesiones. Por su parte...

(sigue turno 13)

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 13, hoja 1, ahm

... Generales de Comunicación señala muy claramente en su artículo 3o., “que corresponde exclusivamente a la SCT el otorgamiento, interpretación y cumplimiento de las concesiones”.

Por su parte la Ley de Aviación Civil señala en su artículo 6o., que la SCT no sólo otorga las concesiones a las líneas aéreas en nuestro país, sino también fija los requisitos para su operación, verifica su cumplimiento, resuelve en caso de modificación e inspecciona que los servicios prestados se ajusten a las normas y leyes correspondientes.

Usted acaba de decir que las aerolíneas, en Aeroméxico y Mexicana, van a crecer. La pregunta es si puede usted garantizar. Y si no se tiene esa posibilidad, entonces habría que preguntarnos por qué reasegura que la aerolíneas ahora, en esta privatización que se tuvieron, van a crecer. No ha sido el caso ¿eh? todavía cuando menos en el caso de Mexicana de Aviación.

Lo que se vendió la semana pasada, señor secretario, no fue una tienda departamental, sino una concesión otorgada por el Estado para operar ni más ni menos que el 40 por ciento del transporte aéreo en nuestro país, según cifras de la Secretaría y si ya bajó, entonces habría que preguntarse por qué está disminuyendo la participación de las aerolíneas mexicanas en el mercado nacional, que eso también está pasando; aumentó el mercado, efectivamente como lo presentó usted en las gráficas, pero no se dijo que la mayor participación de mercado la están teniendo las aerolíneas extranjeras en este país. Está siendo aprovechado ese potencial por las aerolíneas extranjeras.

Se puso el cielo de México, al que más dinero ofreciera, sin considerar la experiencia, los principios y las razones que sustentan el otorgamiento, operación y cumplimiento del régimen de concesión.

Las acciones que se pusieron en venta no tendrían ningún valor sin la concesión. Entre otras palabras, la concesión de Aeroméxico, es lo que vale y esa es la responsabilidad ineludible de la SCT. Es éste el reclamo.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 13, hoja 2, ahm

Por otro lado, hay un reclamo de corresponsabilidad, señor secretario, corresponsabilidad política. La Cámara de Diputados ha dado muestras de ello, ha dado muestras del diálogo, ha dado muestras de concertación, ha dado muestras de preocupación por los asuntos nacionales y exigimos corresponsabilidad por parte del Ejecutivo federal y las dependencias que lo conforman de que exista cuando menos ese interés en opinar sobre asuntos trascendentales del Estado.

La Cámara, insisto, está haciendo su tarea en este sentido y convoca, y es posible convocar al Ejecutivo a que se involucre más y a que ponga de su parte en la resolución de los problemas que nos aquejan.

Una concesión como la de Aeroméxico, que además de venderse a través de la Bolsa Mexicana de Valores para evitar el pago de impuestos, en una fecha anterior a que empiece por cierto, a surtir efecto al Nueva Ley Fiscal que eliminaría por supuesto deducciones y una serie de cosas, se vende por la Bolsa Mexicana de Valores, una operación de 250 millones de dólares, benefició a esta empresa que hace seis años fue adquirida por accionistas extranjeros y que pudiera ser violatoria de la Ley de Inversiones Extranjeras que sólo permite el 25 por ciento de capital foráneo en el sector aéreo, lo que han dicho mis compañeros con respecto a Banamex y su inclusión en el Fobaproa.

Habría que preguntar también la intención que ha sido anunciada desde hace mucho de LAN Chile, de poder poseer a la empresa Aeroméxico para poder ampliar su capacidad, LAN Chile que es menor en tamaño que Aeroméxico, pero que tiene posibilidades de entrar como socio, cuando menos es lo que se ha dicho, del Grupo Banamex, para controlar, ser el socio controlador y ser el socio operador.

Como esa, numerosas interrogantes han surgido en torno de esta operación, dentro de las cuales está también la que se refiere a un posible conflicto de interés derivado del manejo de información financiera privilegiada o mediante componendas previas para beneficiar a determinado grupo.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 13, hoja 3, ahm

Es la hora, señor secretario, en que la dependencia a su cargo no ha explicado cabalmente ni a la opinión pública ni a esta soberanía, los alcances jurídicos, administrativos, técnicos y laborales de esta operación que por lo demás resulta estar envuelta en la opacidad y el escándalo.

Resulta extraño y hasta sospechoso, que para la opinión pública, que al haberse mantenido al margen la SCT, de la compra-venta de Aeroméxico, se argumentara la falta de atribuciones en un asunto tan trascendente para el país.

A simple vista se lo digo sinceramente, señor secretario, se podría estar incurriendo en omisiones graves que perjudicarían el despacho de los asuntos que son de su competencia y que son materia de responsabilidad administrativa y política de acuerdo al artículo 109 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En estas condiciones, señor secretario, nuestra responsabilidad como legisladores y representantes de la nación, es hacer una revisión integral y cuidadosa de la compra-venta de Aeroméxico, para alejar cualquier signo de sospecha o de posible tráfico de influencias que pudiera implicar responsabilidad de servidores públicos.

Le informo, como dijo el diputado Francisco Javier Paredes, que el próximo jueves el grupo parlamentario del PRI, presentará ante el pleno de la Cámara una solicitud a la Comisión de Vigilancia, para que la auditoría Superior de la Federación investigue a fondo, la enajenación de Aeroméxico.

Igualmente haremos un llamado enérgico a las autoridades federales involucradas en el proceso, incluyendo la suya, para que sin eludir responsabilidades provean de la información respectiva sobre el asunto.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 13, hoja 4, ahm

No permitiremos bajo ninguna circunstancia, que a través de la simulación se tolere el favoritismo que pudiera evidenciar un caso más de impunidad y de protección al influyentismo en la administración pública federal.

No tenga duda, señor secretario, que si la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no está dispuesta a cumplir con sus responsabilidades, esta soberanía ejercerá a cabalidad sus facultades de control del gobierno que la Constitución le otorga para que los ciudadanos estén debidamente informados respecto de éste y cualquier otro asunto que afecte la vida económica, política, administrativa y laboral del país.

Por último, en el momento que usted afirma que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no interviene sólo si hay cambio en el director operativo, habría que preguntar que cuando se vendió Cintra y hoy mismo que se ha vendido Aeroméxico, no hubo cambios en esta posición de operativos, mantuvieron los mismos que ejercieron la venta y que planearon la venta, mantuvieron su posición como directores operativos. Entonces no hay manera de saber en qué momento la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene un criterio para hacer una cosa o no tener criterio para hacer la otra. Por su atención, señor secretario, muchas gracias y le agradezco su presencia.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Se concede el uso de la palabra al doctor Luis Téllez.

El doctor Luis Téllez Kuenzler (SCT): Con mucho gusto. Muchas gracias. Primero quisiera volver a comentar que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene muy claramente definidas cuáles son sus atribuciones. Sus atribuciones en materia de política aeronáutica son precisamente el fijar cuál es el rumbo de la política, otorgar las concesiones, vigilar el cumplimiento de las mismas, prestar los servicios de navegación aérea, aprobar planes de vuelo, vigilar que los aviones y las aeronaves que se tienen estén en óptimas condiciones, expedir y vigilar las normas en materia de seguridad aérea, expedir las licencias a pilotos y sobrecargos, y ordenar las visitas de verificación y hacerlas, etcétera.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 13, hoja 5, ahm

De ninguna manera creo que se puede acusar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de omisión, en un tema en el cual la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no tiene ninguna atribución legal.

Las atribuciones legales, para la venta de acciones del IPAB están dadas por la Ley del IPAB, y la venta de acciones que se realicen a través de operaciones en la Bolsa Mexicana de Valores, en el mercado de valores, están dadas por la Ley del Mercado de Valores, no están dadas en la Ley de Aviación Civil.

Lo que sí le puedo asegurar, es que en lo que nos corresponde a nosotros que tiene que ver con la seguridad, con la vigilancia de las rutas, con la aprobación de los planes de vuelo, con los servicios de navegación aérea, a ésta y a otras empresas, la secretaría seguirá haciendo con toda eficiencia y con todo el rigor que nos exige la ley, las funciones que la ley nos está marcando.

Debo comentar que por supuesto hubo una información por parte de la Secretaría de Hacienda a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la que se estableció claramente y se nos informó claramente, primero, que en primer lugar no se estaba transfiriendo una concesión, sino que lo que se transfirió fueron las acciones de una empresa que tenía una serie, tenía dos concesiones en dos empresas que estaban, que forman parte del consorcio Aeroméxico y por lo tanto no hubo cambio en la titularidad misma de la concesión.

Segundo, que se cumplió con el requisito de mexicanidad porque el fideicomiso que tiene Banamex, no es un fideicomiso de Banamex o *City Bank*, sino se fue a un fideicomiso que se creó con personas físicas mexicanas, que aportaron los recursos necesarios para mantener más del, el 75 por ciento como mínimo que requieren...

(Sigue turno 14)



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 14, hoja 1, nm

... no es un fideicomiso de Banamex o Citibanc, sino fue un fideicomiso que se creó con personas físicas mexicanas que aportaron los recursos necesarios para mantener más del 75 por ciento como mínimo que requieren tener los mexicanos.

Tercero, que las ofertas hicieron en forma transparente, según la Ley del Mercado de Valores, y se tomaron en cuenta las reglas que se fijaron específicamente para la venta y para los tiempos de venta, fijados por el IPAB en estas condiciones.

Cuarto, se consideró la decisión de la Comisión Federal de Competencia, de no vender, no de permitir la venta de Aeroméxico a Grupo Mexicana de Aviación, Grupo Aeroméxico a Grupo Mexicana de Aviación. En todo momento la Secretaría de Comunicaciones y Transportes dio seguimiento al proceso, pero el proceso fue conducido, primero por las autoridades de la Secretaría de Hacienda; segundo, por las autoridades del IPAB, y tercero, por el Consejo de Administración de Aeroméxico, S.A., en la que no participa la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y no tenemos ninguna atribución para poder participar en ninguna de las tres instancias que acabo de comentar.

Por lo tanto, creo un poco atrevido el que se diga que la Secretaría no cumplió con sus funciones, la Secretaría cumple con sus funciones y las sigue cumpliendo, la Secretaría está y ha estado en todo momento dispuesto, al contrario, toma como un honor, el que se le invite a la Cámara de Diputados y a la Cámara de Senadores para dialogar sobre los puntos de vista que tengan los legisladores en esta materia.

Yo quisiera contestar alguna de las preguntas que se me hicieron en forma particular sobre otros temas, en términos de los ferrocarriles y convivencia urbana, este es un tema muy importante, efectivamente todas las ciudades, digamos de México hacia el norte de la República tienen este problema, es un problema que vino de la forma en que nacieron los ferrocarriles, nacieron en el centro de las ciudades, durante muchos años los ferrocarriles fueron decayendo en términos de carga, ahora los ferrocarriles se han vuelto un factor muy importante en términos del comercio interior y del comercio internacional de nuestro país. Por lo tanto crean problemas urbanos en la convivencia que tienen con las distintas ciudades.

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



Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 14, hoja 2, nm

Tenemos un programa de convivencia urbana y ferroviaria, que también ha sido sometido a la consideración de esta Cámara de Diputados, para asignarle recursos a las distintas ciudades para que se pueda tener una mejor convivencia entre los ferrocarriles y el tráfico vial en las ciudades. Tenemos, por ejemplo, un cuello de botella muy serio en Ciudad Juárez, que es uno de los creces fronterizos más importantes del país, en el que el ferrocarril sólo puede circular durante ocho horas al día y 16 horas al día no puede circular el ferrocarril.

Lo cual ocasiona, sin lugar a dudas, le da a la población mayor seguridad, que es lo más importante para nosotros, pero por el otro lado, como ustedes comprenderán, implica un costo importante para las exportaciones, importaciones que hace nuestro país.

Tenemos que arreglar este problema, coincido con usted, señor diputado, es un problema caro, es un problema que requiere recursos, estamos invirtiendo recursos la federación, los municipios, los estados y las empresas ferroviarias. Creo que podemos hacer un esfuerzo importante en los siguientes cinco años, para mejorar sustancialmente este problema. Sin lugar a dudas, es un problema que además causa en muchos... ha causado, en muchas ciudades del país, muertes, como en todo son trágicas, pérdidas de vida, pero vamos a hacer un esfuerzo grande entre los tres órdenes de gobierno y las empresas ferroviarias para arreglar.

El uso de las frecuencias, tiene usted toda la razón, lo estamos arreglando de tal manera que los ferrocarriles puedan tener un uso de su frecuencia ya permanente, porque los ferrocarriles ya no trabajan, como usted señala, adecuadamente a través de telégrafos, sino trabajan a través de frecuencias de telecomunicaciones y requieren tener su propio sistema de telecomunicaciones.

Es fundamental respetar, digamos, las leyes ambientales en el país, pero también es fundamental que la Semarnat trabaje junto con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para la liberación del derecho de vía. Pero quiero informarle que tenemos una relación de trabajo muy buena con la Secretaría del Medio

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 14, hoja 3, nm

Ambiente y el derecho de vía de la carretera Saltillo–Monterrey prácticamente ya lo tenemos liberado, ya está resuelto en términos ambientales, también en términos de la compra del derecho de vía que se requiere.

Se me comentaba ¿por qué la SST evitó involucrarse nuevamente en la venta de una empresa de seguridad nacional? Yo diría primero que hay que definir claramente, diputada, lo que es seguridad nacional, de ninguna manera evitamos involucrarnos, no nos corresponde involucrarnos, nos corresponde determinar la política, nos corresponde determinar la seguridad de los cielos, nos corresponde el control aéreo, nos corresponde el dar las concesiones para tener más aeropuertos en el país, porque efectivamente, como se ha dicho aquí, si no tenemos más aeropuertos y más capacidad en los aeropuertos del país, el país no va a poder tener mayor competitividad.

Estoy de acuerdo con lo que señaló el diputado Ramírez, si no tenemos mayores posibilidades de lo que se llaman los... exposición de aterrizaje y despegue, pues no vamos a tener mayor competencia y mayores posibilidades. Pero para eso estamos, para promover la inversión tanto pública y privada en estas áreas.

¿Por qué no se apoya la industria en nuestro país? Sí se le apoya, sí se apoya a la industria en nuestro país, se han abierto varias aerolíneas nuevas, se han dado permisos para distintas aerolíneas, se han apoyado a las aerolíneas, dándoles espacios en los distintos aeropuertos, el aeropuerto de Toluca es un aeropuerto en que el gobierno federal tiene el 26 por ciento y ha sido... se construyó una terminal aérea nueva para poder darle espacios a los pasajeros que utilizan las nuevas aerolíneas, es un apoyo muy importante.

Pero lo que es claro, es que las aerolíneas deben de verse como otra actividad económica y no... cuando se daban subsidios a las aerolíneas y cuando se dieron subsidios a Aeroméxico y a Mexicana, sobre todo a Aeroméxico, en la administración del Presidente De la Madrid, el presupuesto de subsidios para Aeroméxico era más alto que el presupuesto de gasto social del gobierno de la República, hay que regresar a los presupuestos de aquella época para revisar eso.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 14, hoja 4, nm

El trabajo del gobierno de la República, la obligación del gobierno de la República es claramente hacia el gasto social, hacia las actividades sociales, hacia la educación, hacia aquellas actividades que no pueden ser realizadas por el sector privado y no a subsidiar una línea aérea. Como usted vio, en la presentación que hice, únicamente el decil de mayores ingresos, el 70 por ciento de ese decil es el que usan las aerolíneas.

Entonces al estar subsidiando una aerolínea, al dar recursos fiscales para que una aerolínea sobreviva, al que estamos subsidiando es al usuario del decil más alto de ingresos de este país, no estamos ayudando al 90 por ciento, solamente el siete por ciento del segundo decil utiliza viajes aéreos y luego prácticamente se vuelve cero.

Estamos ayudando al 20 por ciento y no al 80 por ciento de la población de menores ingresos, creo que la política de gasto del gobierno federal debe concentrarse en apoyar, por supuesto, la infraestructura para la competitividad, en apoyar que la política de regulación debe apoyar la infraestructura para la competitividad, debe apoyar el que se establezcan empresas en nuestro país que den empleo, etcétera.

El gasto debe de apoyar también la infraestructura, pero debe haber un componente muy importante de gasto social, que es precisamente lo que ha buscado el Presidente Calderón, y no apoyar símbolos, que al final del día lo que representan es un apoyo para los grupos de mayores ingresos.

Si nosotros en este cuarto, que somos el primer decil, todos los que estamos aquí estamos en el primer decil, viajamos en avión y el gobierno estuviera subsidiando las tarifas para que fueran la mitad de lo que son el día de hoy, nos estaría subsidiando a nosotros que no requerimos subsidio, en lugar de estar subsidiando una familia en Chiapas o en Oaxaca, que sí requiere subsidios para su alimentación.

Yo creo que la política aeronáutica es la que debe de guiar esto, la que debe de guiar la viabilidad de las empresas y no los recursos fiscales.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 14, hoja 5, nm

Me pregunta usted de los adeudos del aeropuerto de la Ciudad de México, efectivamente había un adeudo del aeropuerto de la Ciudad de México, se había resuelto el día anterior al que hubo una explicación, un reclamo en el periódico, por parte del gobierno de la Ciudad de México, no importa, el litigio ha sido resuelto, además se pagaron los adeudos que se tenían y esto quedó ya resuelto...

(sigue turno 13)

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 15, hoja 1, enr

... me pregunta usted de los adeudos del aeropuerto de la ciudad de México, efectivamente había un adeudo del aeropuerto de la ciudad de México. Se había resuelto el día anterior al que hubo una explicación o un reclamo en el periódico por parte del gobierno de la ciudad de México pero no importa, el litigio ha sido resuelto y además se pagaron los adeudos que se tenían y esto quedó ya resuelto.

En términos nuevamente de la venta de Aeroméxico, creo que me hace el diputado Paredes, del PAN, creo que la política de estado aquí es en primer lugar y ante todo, la seguridad del pasajero el que los aviones estén en óptimas condiciones, el que los aviones puedan volar adecuadamente, el que los pasajeros se puedan subir a un avión y se sientan tranquilos, ese es el primer punto fundamental de la política aeronáutica del país.

La segunda, es la interconexión, la conexión entre las distintas ciudades, que todas las ciudades del país estén comunicadas, estén comunicadas por distintas líneas aéreas y claramente se ha logrado esto en los últimos años. No hay ningún problema.

Se me pide también que revisemos los resultados de la regulación de los aeropuertos, las inversiones que se han hecho, etcétera, ante la Comisión de Transportes y con la Comisión de Comunicaciones. Con todo gusto podemos abrir los papeles de qué es lo que se ha invertido, en qué se ha invertido, en qué aeropuerto se ha invertido y lo que se ha hecho es muy transparente. Con todo gusto lo ponemos a su disposición.

Me gustaría no nada más dar los datos fríos para que ustedes los vean y surjan preguntas, sino lo que me gustaría es tener una reunión con ustedes, quizá con ambas comisiones para que podamos realmente mostrarles qué es lo que ha sucedido, las inversiones que se han hecho y claramente, los aeropuertos del país no están en un abandono. Cualquiera de ustedes que viaje a Monterrey, que viaje a Cancún, que viaje a Los Cabos, que viaje a Puerto Vallarta, verán que los aeropuertos están cambiando y que la faz de los aeropuertos está realmente mejorándose y el servicio para los pasajeros está mejorando en forma muy importante.



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 15, hoja 2, enr

Un punto que se me pregunta, es si los aeropuertos de México son competitivos o no. Como la Comisión Federal de Competencia señala que no; la Secretaría de Comunicaciones y Transportes hemos señalado que en base a los propios datos de la Comisión Federal de Competencia en el propio documento se puede ver que de los más caros a los más baratos, el aeropuerto de la ciudad de México que se dice que es un aeropuerto caro está en el lugar número 37 en sus propios datos, por lo tanto es uno de los aeropuertos más baratos de la muestra que tomaron. Y debe de ser así, dada la regulación que tenemos y dado el servicio que se tiene.

Ahora en términos de la terminal dos, quisiera comentar que efectivamente ahí fue un proyecto que se hizo durante la Administración pasada; se inició el proyecto durante la Administración pasada, nosotros lo concluimos, está ya operando, en fase de operación, no es trivial lo que se ganó con la terminal dos; se ganó un 13 por ciento adicional de capacidad para el aeropuerto de la ciudad de México y como ustedes saben, como ustedes vieron en la gráfica que les enseñé, el aeropuerto ya está saturado en ciertos horarios y por lo tanto, haber ganado 13 por ciento adicional es importante y creo que este mérito y poder haber llevado a unos años más, bastantes años más la capacidad del aeropuerto corresponde a la Administración pasada pero también debemos reconocer que eventualmente se requiere de una solución de más fondo, de más años, de más visión para la zona metropolitana de la ciudad de México y en eso estamos trabajando.

Yo sí quisiera comentarle al diputado Ramírez Stabros, que en ningún momento de mi vida pública y tengo una vida pública de cerca de 30 años, he eludido mis responsabilidades. Siempre he estado presente donde se me ha requerido que esté.

He tomado decisiones difíciles pero en este caso la decisión que correspondió a la venta de Aeroméxico, no correspondió a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y por supuesto yo estoy a las órdenes de todos ustedes para cualquier tema que ustedes quisieran tratar en el futuro y la Secretaría de Comunicaciones está a sus órdenes para cualquier información que ustedes requieran respecto a la



SUBDIRECCIÓN
DE REGISTRO
PARLAMENTARIO

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 15, hoja 3, enr

Secretaría de Comunicaciones, como nos lo ordenó el Presidente el día primero de septiembre. Muchas gracias.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: El procedimiento acordado, está básicamente concluido. La posibilidad de intervención es de otros diputados de la Comisión o de la Cámara. Se ha establecido que pueda ser por escrito, que se entreguen a la Comisión para que los diputados que así lo consideren conveniente, puedan hacer alguna opinión o pregunta por escrito. Se le entregaría a la Comisión de Transporte para que se las hagamos llegar al señor secretario y por supuesto, en este procedimiento, continuar y concluir hasta donde sea posible esta injerencia.

Hoy, de cualquier manera podemos afirmar que el motivo inicial de la inquietud que origino esta convocatoria, a solicitud de la Comisión de Transporte, con lo que se ha dicho se podrá definir esencialmente que es un asunto de consumado se refiere que no está consumado, se abren las posibilidades a partir de ahora de que se revise, qué intervención le corresponde a los diputados que así lo consideren conveniente y a la Cámara, y seguramente va a resultar que vamos a tener que ampliar la expectativa de relaciones con el Poder Ejecutivo Federal a nivel de otros funcionarios y de otras secretarías, que ya lo discutiríamos propiamente en la Comisión y se le daría continuidad de esta manera, racionalmente al asunto de la comunicación de nuestra representación con el Poder Ejecutivo Federal.

Dejaríamos entonces pendiente para que se tomen acuerdos en la propia Comisión de Transporte, lo que se considere conveniente que continúe.

De alguna manera debemos de agradecer de cualquier forma, la presencia del doctor Luis Téllez. Nos parece procedente señalar que evidentemente quedan expuestas diferencias que por supuesto estas ideas que puedan tener distintas connotaciones y distintas concepciones, seguramente que va a haber oportunidad de que se continúen tratando y tramitando.

Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 15, hoja 4, enr

Habíamos manejado, desde la presidencia, la solicitud de que toda vez que este tema se presentaba desde el principio –junto con otros– como algo de necesaria continuidad y recíproca comunicación entre el Ejecutivo y el Legislativo, la posibilidad de que se establezca un pacto de mesas de trabajo y de comunicación permanente con el secretario, creo que independientemente de que puede haber aquí algún otro tipo de intervención y de ideas que se exponga, pues es importante que podamos contar con la posibilidad de que se continúe esta relación ya en mesas de trabajo y realmente directo con funcionarios de la Secretaría y miembros de esta Comisión de Transporte y por supuesto de cualquier diputado que así lo considere conveniente.

Antes de concluir, el diputado Ramírez Stabros, coordinador de la Subcomisión de Transporte Aéreo, va a dirigir a ustedes unas palabras.

El diputado Jesús Ramírez Stabros: Nada más para agradecer a todos, señor secretario y subsecretario. En el término de alusión personal no dudo que estén ustedes siempre en la vocación pública y de la responsabilidad. No es una posición personal, es una posición que yo vengo a traer en nombre de la fracción parlamentaria del Partido Revolucionario Institucional y simplemente, eso sí en una opinión personal, hubiesen sido muy valiosas las opiniones que usted ha dado respecto de Aeroméxico en esta comparecencia antes de la venta de Aeroméxico, hubieran orientado de mejor manera algunas opiniones, como el tema de la Comisión Federal de Competencia, como el tema de la mayor conveniencia a los intereses del país.

No rehuye usted a sus compromisos y aquí está usted presente...

(sigue turno 16)



Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 16, hoja 1, ill

...No rehuye usted a sus compromisos, y aquí está usted presente, pero me parece que —en lo personal y como fracción— también quedan y subsisten a pesar de las explicaciones, muchas dudas al respecto, muchas dudas sobre el de política aeronáutica; si hay o no hay, si es la más conveniente para el país.

Nuevamente, pongo a su disposición a la fracción parlamentaria del PRI, sin duda, me atrevo a decirlo, a la Comisión de Transportes, en donde estamos todas las fracciones parlamentarias, para que juntos con el Ejecutivo trabajemos y hagamos una verdadera política que está a la altura y en competitividad con la de otros países que subsidian, que manejan, que favorecen desde muchas perspectivas a sus aviaciones, a su industria aeronáutica nacional; para darle, precisamente, marco, poder a la secretaría, poder a la autoridad aeronáutica, poder al país para que pueda desarrollar esta industria.

Estamos a sus órdenes, y desde luego con el entusiasmo y con el agradecimiento que haya usted acudido a la Cámara. Gracias.

El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez: Podemos continuar, solamente con la conclusión, en el sentido de que cada diputado, cada fracción parlamentaria, obviamente va a continuar con sus eventos y actividades en los temas que aquí se han abordado. Seguramente que en esta relación bilateral corresponde establecer compromisos de esta cuestión de transporte, de trabajar en conjunto con el Ejecutivo federal y con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que este asunto pueda tratarse de manera conjunta, para que se conduzcan las inquietudes por ahí.

Por lo que se refiere al Partido del Trabajo. Estamos preparando para pasado mañana, una reforma, una iniciativa de reforma legal, para efectos de que el IFAI y los asuntos que tienen que ver con las facultades de acceso a la información de entes públicos y de éste tipo de cosas, como el de Aeroméxico, puedan —obviamente— tratarse con cierto grado de regularidad de acuerdo con la ley.



Comisión de Transportes

Comparecencia del secretario de Comunicaciones y Transportes

Martes 23 de octubre de 2007

Turno 16, hoja 2, ill

Por supuesto que habrá otro tipo de iniciativas que van a continuarse. Seguramente que va a haber la necesidad de que los asuntos oscuros o simplemente que aquí no se pudieron aclarar, que tengan que ver con el IPAB, con posibilidades de otras dependencias, deberán ser necesariamente tratados directamente con otros funcionarios del gobierno federal, y seguramente que entonces ya habrá acuerdos de la Comisión de Transportes alrededor del tema de Aeroméxico. Pero nos interesa continuar en este trato con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en una posibilidad de relación permanente, toda vez que este tema ha hecho, ha aflorado la necesidad de que hay una comunicación, ciertamente oportuna, y por supuesto que debe continuarse en los siguientes días.

De tal manera, que aceptamos este ofrecimiento de la secretaría, de permitirnos esta mesa de trabajo conjunta. Nosotros estaríamos a continuación, en la idea de que se programe. Después de esta reunión va a haber una reunión de la Comisión de Transporte en formal, la mensual. Creo que ahí podemos planear el asunto y luego nos comunicaremos con nuestra secretaría para efecto de establecer estas conexiones.

Agradecemos y permitiríamos nosotros que, por supuesto, haya compañeros que puedan acompañar al señor secretario a su retiro de este local. Muchas gracias. También la idea de que podamos hacerlo rápidamente. Les pedimos que se mantengan en este lugar, una vez que se retiren las autoridades, daremos inicio a la reunión formal de la Comisión de Transportes.

---o0o---