

**Palacio Legislativo de San Lázaro, 12 de junio de 2008**

**Transcripción de la reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo de la Comisión de Transportes de la honorable Cámara de Diputados, LX Legislatura, llevada a cabo hoy jueves en el salón E del Los Cristales.**

**El secretario diputado** :... todos. Quiero darles la bienvenida a esta reunión de la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados a importantes representantes de la aviación nacional.

Sin duda, la parte más representativa en el país de esta industria y daremos inicio a una reunión muy importante, en una coyuntura muy delicada de la industria aeronáutica nacional, para poder dilucidar algunas salidas, poder plantear aquí algunos temas, a los que seguramente tendremos que darle seguimiento todos los aquí presentes.

De inicio, plantearles el interés de los diputados que integramos la Comisión de Transportes de todas las fracciones parlamentarias para coadyuvar y sumarnos a que las soluciones a esta industria, que sin duda también está en un momento de evolución salgan adelante.

A nombre de mis compañeros diputados, si me lo permiten, iniciamos este foro de la Comisión de Transporte sobre el tema aeronáutico.

La aeronáutica civil tiene una actividad protagónica en el mundo globalizado. En México esto no es del todo así, no representa una actividad ni estratégica ni enteramente prioritaria en la consideración que tiene el Estado mexicano sobre esta industria. Ello nos pone en desventajas absolutas como país con respecto a la aviación y con la competitividad en esta materia, en otras partes del mundo.

Necesitamos mecanismos, procedimientos y estructuras administrativas mucho más adecuadas a las actuales, para que nuestra industria aeroespacial sea más competitiva a nivel internacional. Debemos modernizar y actualizar nuestra industria aérea en todos los órdenes, uno de éstos es reforzar las actividades de coordinación en seguridad, promoción, política aeronáutica y desarrollo.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 1, hoja 2, rpq

Hemos estado platicando en esta Comisión de Transportes sobre la creación o la elevación —si me permiten el término— de la importancia en la estructura administrativa de lo que debe ser la aviación en la estructura de la administración pública.

Se plantea una organización adecuada y con autonomía que aplique una política integral de aeronáutica civil y que esté en un solo cuerpo administrativo. Esta política integral que es inexistente hoy, debe ser de largo plazo; conjuntar la experiencia del sector aéreo y dar rumbo a la aviación nacional.

Por razones técnicas y complementarias, en la mayor parte de los países, las actividades aeronáuticas civiles tienen incorporadas a sus funciones los servicios de navegación aérea y de infraestructura aeroportuaria. Se requiere una mejor coordinación del transporte aéreo y de la inversión en infraestructura aeroportuaria y en las tecnologías de navegación aérea.

Un órgano público desconcentrado permitirá vigilar, verificar, supervisar y apoyar el conjunto de aspectos aeronáuticos civiles y a la industria aérea en general, por ser una estructura integral. Con este órgano cambiarían sustancialmente las posibilidades de control y verificación de la aviación civil; se tendrían facultades y capacidades administrativas y sobre todo presupuestales, a favor de la seguridad aérea y aeroportuaria, así como su desarrollo.

Para dar un ejemplo de esto, en los países con los que competimos todos los días organizan y tienen organizada a su aviación a través de organismos desconcentrados o descentralizados, como en el caso de Estados Unidos, con la FAA, en Canadá, la Transport Canada Civil Aviation; el Instituto Nacional de Aviación Civil en Portugal; el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil en Venezuela; el Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil de Nicaragua; el Instituto Dominicano de Aviación Civil en República Dominicana; el Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 1, hoja 3, rpq

Fíjense la diferenciación entre países en desarrollo y países desarrollados, pero todos ellos con la aviación como un tema sustancial en su conceptualización de administración pública, con organismos desconcentrados o descentralizados en su operación.

Al mismo tiempo hemos comentado la consideración para crear un consejo. Considero que es imprescindible que el Poder Legislativo promueva el diálogo con el gobierno en las participaciones del sector, a efecto de consultar y recibir sugerencias sobre los conceptos que integrarán las políticas aeronáuticas de México, la actualización de sus diversas leyes y reglamentos, así como precisar las prioridades y estrategias en los programas aeronáuticos.

Ejemplo de lo que hemos estado haciendo es el hecho de que presentamos una iniciativa con el tema —en un inicio— de Medicina de Aviación y es bastante significativo el tema, porque el actual ordenamiento de la Ley de Aviación adolece no sólo de claridad y precisión, sino sobre todo, de atención especializada, en el sentido de que los criterios médicos aeroespaciales difieren sustancialmente de los de los autotransporte en general.

Hoy lo que nos convoca es una crisis en los precios del combustible, que afecta a todos los medios de transporte, sin embargo, hay uno en particular, que es en el aeronáutico en el que están claras desventajas, igual que como acabo de ver, cuando menos en el botón que significa la aviación en Medicina de Aviación, que se quiera meter todo a una bolsa, agitarla y ya lo que salga eso es aviación, pero no, la aviación necesita especificidades y necesita atención totalmente distinta a la que se le está dando actualmente.

Por ello dejo aquí esta introducción, simplemente para dar un esbozo de la tarea que tenemos como Congreso, como integrantes del sector aeronáutico todos los aquí presentes por delante, para poder avanzar en una aviación nacional, en una industria más fortalecida, más sólida, menos sujeta a los vaivenes y a las crisis coyunturales, como ésta que hoy nos ocupa.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 1, hoja 4, rpq

Hoy va a ser muy importante escuchar la perspectiva, desde luego el punto de vista del gobierno federal y va a ser muy importante y muy enriquecedora la participación de la Cámara, de la industria aérea y de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) que aquí están presentes el día de hoy.

Le damos la bienvenida al señor presidente, iniciamos presidente, por atención a los demás, pero le cedo el uso de la palabra, para que nos dé la bienvenida.

**El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez:** Una disculpa por llegar tarde. Estamos en la idea de que esta reunión tenga alguna forma de conducir posibles necesidades de actitudes de nuestra comisión y del Congreso en las cuestiones de los efectos del aumento del petróleo y los combustibles.

Esta reunión ha sido promovida por diputados que en efecto están sumamente preocupados por los efectos y las consecuencias que traiga, en relación al manejo de la aviación y por supuesto, cuestiones que tienen que ver con el problema de tarifas y cuestiones que afectan a la economía nacional, de tal manera que estaremos pidiendo la necesaria información de carácter profesional, directa y específicamente concreta en relación a los efectos que está teniendo este asunto y que nos permita establecer una coordinación con ustedes para ver en qué podemos contribuir para que los efectos no sean negativos para el... Muchas gracias.

**El secretario diputado** : Compañero Tomás del Toro, miembro de la Subcomisión de Transporte Aéreo y miembro de la Comisión de Transporte.

**El diputado Tomás del Toro del Villar:** Gracias, diputado. Buen día, diputado presidente, buenos días a todos los presentes. Definitivamente agradecemos la presencia y el interés; es un trabajo que hacemos todos y en oportunidad o creo que va a ser un perfecto fracaso.

Seguramente, no podemos... “entre gitanos no pudiéramos leernos las cartas”; tenemos perfectamente clara la histórica falta de vocación del gobierno federal con respecto a la industria aérea nacional. Hay vaivenes,



**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 1, hoja 5, rpq

hay dimes y diretes, intenciones, apatía, pueden o no abrirse los cielos; del otro lado de las fronteras pueden o no venimos a operar la aviación; puede o no ser una actividad estratégica y puede o no ser también una actividad prioritaria.

Atrás de un avión, a través de una ruta hay miles de motivos y miles de objetos que alcanzar...

(Sigue turno 2)



SUBDIRECCIÓN  
DE REGISTRO  
PARLAMENTARIO

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 2, hoja 1, baag

... prioritaria. Atrás de un avión, atrás de una ruta hay miles de motivos y miles de objetos que alcanzar: negocios, actividad económica, creación de fuentes importantes de empleo, conexión de México con el mundo entero, calidad de vida, etcétera.

Creo que va a ser vital y muy importante el contar abiertamente, profundamente con la aportación de cada uno de los representantes de las distintas empresas que conforman la actividad aérea nacional, para efectos de poder presentar realmente cuál es la realidad de la industria.

Se dice que es un transporte caro. Se dice que es un servicio elitista, se dicen muchas cosas. La verdad es que es un servicio necesario, que hoy por hoy también es vital. Que caro, ¿comparado con qué? Si nos ponemos a desglosar una tarifa vamos a ver que del 25 al 32 por cientos son cargas impositivas. Vamos a ver también que hoy, hasta el 53 o 55 por ciento corresponde al costo fijo en el rubro de combustibles. ¿Y qué pasa con los costos de nómina? ¿Y qué pasa con los planes y programas de mantenimiento? ¿Con el arrendamiento del equipo de vuelo? ¿Con los seguros de responsabilidad civil? Pues ya nos comimos el 100 por ciento y andamos por ahí como que con el 120 por ciento. Es decir, una garantía de pérdida.

Con estos vaivenes de combustible, vamos sí, seguramente, estamos en una actividad global. Definitivamente lo entendemos. Pero lo que no podríamos entender es que nos quedáramos cruzados de brazos viendo cómo una actividad como la que estamos describiendo se va hundiendo, se va perdiendo. Otros, con gran interés, esperando a que muchos se mueran para poder entonces tomar las riendas.

Creo que ésta debe de ser una muestra de compromiso. Nacionalista, indiscutiblemente. Más allá de banderas partidistas. Más allá de competencias comerciales, porque en nuestra intensidad y en nuestra participación seguramente estará la fórmula para encontrar lo que apunte la actividad que estamos describiendo.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 2, hoja 2, baag

Sean ustedes bienvenidos y seguramente estaremos encontrando la fórmula mágica que nos permita avanzar en esto. Gracias.

**El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez:** Espero que no sea mágica. Que sea de a de veras. Víctor Manuel Lizárraga, por favor, compañero de la Comisión.

**El diputado Víctor Manuel Lizárraga Peraza:** Muchas gracias, compañero diputado. En primer término, compañeros, para saludar este encuentro y en verdad que hoy día en el escenario mundial y con su impacto muy directo en el concierto nacional que hace aguas la crisis alimentaria mundial, que hace aguas las importaciones de gasolina y que tiene un impacto muy directo en la actividad que hoy, con una visión de responsabilidad y sobre todo de congruencia legislativa por la Comisión de Transporte y el diputado presidente, y el diputado responsable de la Subcomisión de Transporte Aéreo, compañero Ramírez Stabros, en verdad que creo que es muy oportuna la experiencia, el aporte que ustedes puedan dar a esta Comisión, pero sobre todo con esa visión de congruencia, con esa visión de voluntad patria.

Porque como bien lo apuntaba el compañero diputado que me antecedió, parece ser que la lectura o las lecturas que nos está dando la administración que encabeza Calderón es seguir esa política de abandono, de desmantelamiento, de empobrecimiento de esas líneas o de esas acciones o de esas áreas estratégicas del país. Y ustedes lo viven.

Por ello este encuentro revista una vital importancia por la expresión, la voz, la orientación, las recomendaciones y propuestas que ustedes le pueden aportar a este encuentro, que en esa congruencia legislativa hoy se promueve.

Saludo, compañeros diputados, la realización de este encuentro.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 2, hoja 3, baag

**El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez:** Muchas gracias, compañero. Doy las gracias y la palabra a la intervención del vicepresidente de IATA para América Latina y El Caribe, Patricio Sepúlveda. Gracias, Patricio.

**El señor Patricio Sepúlveda:** Muchas gracias, señor presidente. Señores parlamentarios, integrantes de la Comisión, señor viceministro, autoridades presentes, colegas de la aviación y los representantes de los medios de comunicación.

En primer lugar, quisiera agradecer a nombre de nuestra asociación que reúne a 230 compañías miembros en el mundo, esta posibilidad de intervenir y dar nuestra visión de lo que es la aviación hoy día en el mundo. Hoy día la aviación es un sector globalizado y en consecuencia lo que pasa en México obviamente está también afectado por lo que pasa internacionalmente. En ese sentido valoramos tremendamente el hecho de que el Parlamento de México abra esta posibilidad de escuchar distintas opiniones, distintas visiones.

También queremos decir que reconocemos absolutamente en primer lugar como extranjero, en segundo lugar como técnico, en tercer lugar como representante de una asociación internacional, el soberano derecho de México y sus autoridades a tomar las decisiones que ustedes encuentren que sean las más convenientes. Habida cuenta de que el último objetivo es el bien del país y el bien de sus ciudadanos.

Sin más demora quisiera, en forma muy rápida, hacer una presentación que la podemos ver ahí en la pantalla. Nosotros se la vamos a dejar a ustedes. Contiene antecedentes que no vale la pena, tal vez, extenderse en profundidad en aras y en beneficio de las otras presentaciones y las otras difusiones. Todo se los vamos a entregar en forma digital. Entonces rápidamente quisiéramos partir explicando qué es IAV.

La IAV es una asociación internacional sin fines de lucro. Reúne a 230 compañías aéreas que están en 130 países y representa el 94 por ciento del tráfico aéreo internacional regular. Su misión es representar, liderar y servir a la industria del transporte aéreo.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 2, hoja 4, baag

Un poco de historia... fue fundada en el año 1944. IATA fue fundada en el año de 1945 en La Habana, Cuba. En ese momento se movían en el mundo nueve millones de pasajeros en el año. Hoy se mueven 2 billones de pasajeros en el mundo. Éste es un sector que tenía una transformación y un crecimiento insospechado. IATA tiene 84 oficinas en 73 países que cubren 115 naciones. Su casa matriz legal está en Montreal. Las oficinas ejecutivas principales están en Ginebra y tenemos oficinas regionales en Amán, Pekín, Johannesburgo, Miami y Singapur.

El transporte aéreo es crítico para la economía mundial. Somos una industria que factura al año 450 billones de dólares. Genera 32 millones de empleo en forma directa e indirecta y apoyamos al crecimiento del PIB mundial el cual, en conjunto con la industria aérea de viaje representa un 7,5 por ciento de éste.

En Latinoamérica y El Caribe, que es la región que me corresponde encabezar, nuestra industria genera 700 mil empleos y aporta 22 mil millones de dólares al producto interno bruto de la región. Si se incluyen los efectos indirectos estamos hablando de 2,7 millones de empleos y 157 mil millones al PIB regional.

¿Cuál es el impacto económico para México? Me voy a detener un segundo porque acabamos de terminar nosotros, porque siempre hubo distintas versiones respecto al impacto económico, a los beneficios económicos que tenía el transporte aéreo y tiene para los distintos países. Y es por eso que nuestra asociación en conjunto con... ha desarrollado un estudio que yo, señor presidente, se lo voy a dejar por escrito y también en forma digital, se partió con cinco países y uno de estos cinco países es México.

Así que ustedes van a poder contar con esto. Está hecho por nuestro economista jefe y por profesores de la Universidad de Oxford...

(Sigue turno 3)

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 3, hoja 1, mmp

escrito y también en forma digital, se partió con cinco países y uno de estos cinco países es México.

Así que ustedes van a poder contar con esto. Está hecho por nuestro economista jefe y por profesores de la Universidad de Oxford...

... un estudio que yo, señor presidente, se lo voy a dejar por escrito y también en forma digital. Se partió con cinco países y uno de estos países es México. Así que ustedes van a poder contar, esto está hecho por nuestro economista jefe y con profesores de la Universidad de Oxford.

Este estudio fue hecho por IATA y CLAC y lo que es importante resaltar acá es que en la aviación, como en otros sectores, es muy importante la evaluación económica y social versus los proyectos de la evaluación privada.

Nos parece que es muy importante poder cuantificar cuál es el efecto de las políticas públicas y su impacto social. A continuación vamos a ver un pequeño ejercicio que se deriva de qué es lo que pasa en esta región a nivel latinoamericano qué es lo que pasa cuando tenemos distintas tasas de crecimiento en el tráfico.

Hemos hecho un ejercicio muy simple que vamos a mostrar. No quiero confundirlos con muchos números, pero en definitiva lo que estamos comparando es el tráfico de pasajeros movido por avión en Latinoamérica en una proyección a 20 años.

Ese tráfico que parte de una base que es la mitad del tráfico que se mueve en total en una región donde son 50 millones de pasajeros en el año 0, llevado a 20 años a un crecimiento al 1 por ciento, versus el crecimiento al 2 por ciento.

La diferencia para la región latinoamericana en términos de volumen de gasto y generación de gastos por parte de ese tráfico nos lleva a que en 20 años si hay un 1 por ciento de diferencia en la tasa de crecimiento

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 3, hoja 2, mmp

del sector, hay una diferencia de 120 millones de pasajeros para la región y una diferencia en gasto que es percibido por los estados y como riqueza nacional de 38 billones de dólares.

Este cálculo es fácilmente extrapolable al caso de México, pero lo importante acá es que IATA apoya absolutamente a todas aquellas políticas públicas que en definitiva ayudan a estimular el tráfico aéreo, que ayudan a conectar a nuestros países, que ayudan a integrar a nuestros países vía la aviación y no en aquellas políticas públicas que lo inhiben o lo frenan.

Ustedes ven que el impacto de una política pública equivocada en definitiva es menor riqueza para los ciudadanos y para la sociedad como un todo.

La ecuación básica de cualquier negocio es la audición de IATA, es el resultado del ingreso menos costo. Lamentablemente en la aviación, cuando vamos al lado de los ingresos, hay una gran desregulación y yo diría que hay una especie de jungla. Porque las compañías aéreas están compitiendo y en una competencia fiera y hasta destructiva que se dan en los distintos mercados.

Cuando vemos el lado de los costos la situación es distinta. Cada uno de los ítems de costo de la cadena de producción de una línea aérea está marcado por una situación que no es de mercado en general, son carteles, oligopolios o monopolios que no responden a las condiciones en el mercado.

Ahí es donde se plantea en sí, conceptualmente y en la práctica un desequilibrio porque tenemos un sector que opera con condiciones de mercado en algunos casos y con condiciones no de mercado en otros casos. El entorno de negocios en definitiva para la aviación en el mundo —no estoy hablando de sólo en México, es un entorno hostil y difícil.

Lo que decía hace un rato, si ustedes ven los distintos ítems de costo, los aeropuertos son un monopolio natural; los servicios de navegación aérea, un monopolio natural; el combustible, un cartel. Y así

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 3, hoja 3, mmp

sucesivamente lo que muestra esta difícil tarea que tienen los operadores aéreos en un mercado que no es tan mercado, como decíamos anteriormente.

Otra gráfica que ya es un poco antigua, de hace unos tres o cuatro años, pero es importante por los conceptos que podemos extraer ahí. En la línea de arriba vemos con distintos sectores cuáles son los principales actores en esos sectores.

Por ejemplo, en los productores de aviones tenemos dos compañías productoras que tienen casi el 100 por ciento del mercado y que, si ustedes miran la parte de abajo del cuadro, tienen retorno sobre el capital de 16 por ciento.

En el caso del diesel de aviones hay dos compañías que dominan el mercado, tienen casi el 50 por ciento y con retorno sobre el capital sobre el 15 por ciento.

En el caso de las líneas aéreas en el mundo hay mil 500 líneas aéreas. IATA reúne sólo 230 compañías aéreas, pero cuando el negocio está muy bien para las líneas aéreas, el retorno sobre el capital no excede el 4 o el 6 por ciento.

Podemos seguir en el sector de los operadores de rampa, de *handling*, de las industrias del *catering*, de los aeropuertos, de los computadores. En el caso de los aeropuertos tenemos en México con retornos que van sobre el 15 por ciento. Es decir, nuestra industria está absolutamente fragmentada; no hay una posición dominante. La compañía más grande del mundo no transporta más allá del 4 o 5 por ciento del tráfico mundial.

Rápidamente quisiera compartir con ustedes que hace semana y media se celebró lo que se hace todos los años: la asamblea anual de IATA, a la que van todas las compañías, los máximos ejecutivos y ahí se da una

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 3, hoja 4, mmp

cuenta, un estado de la industria. Ésta es la ocasión que lo compartimos fuera de Ginebra, así que quisiera compartir rápidamente qué es lo que se mostró en esa reunión.

Estamos muy orgullosos de la seguridad operacional. Tal como veíamos anteriormente, para 2007 se van a transportar 2 mil 300 millones de pasajeros. El año 2006 fue de muy buenos resultados en términos de seguridad.

En el caso de México, nosotros lo decimos explícitamente en términos de la seguridad operacional, creemos que hay una autoridad que técnicamente está muy calificada, a muy buen nivel y hemos recibido la noticia también de que se ha reforzado su presupuesto y su *staff*. Con esto, el producto de un trabajo conjunto la seguridad operacional es la prioridad número uno de IATA y de las compañías aéreas.

El índice de accidente en promedio a nivel mundial el año 2006 fue un accidente por cada 1,5 millones de vuelo. Lamentablemente Latinoamérica es una región que tiene los segundos menos malos indicadores, somos una región donde hay un accidente por cada 550 mil vuelos.

Lo que queremos mostrar es que la preocupación de las líneas aéreas pasa por una serie de tareas, que éste es un elemento esencial y que la región tiene que mejorar.

Representamos, como región, el 5 por ciento del tráfico y tenemos el triste récord de un 14 por ciento de los accidentes; estoy hablando de la región. Es por eso que ya se está sacando una auditoría que es como un sello de seguridad, es como una inspección que se hace periódicamente a las compañías aéreas y afortunadamente a las compañías más importantes en términos de envergadura en México, como es el caso de Aeroméxico, de Mexicana, de CLAC y Alma, que han superado exitosamente estas auditorías.

Pero más importante es lo que le estamos pidiendo al director de aeronáutica y él ha aceptado incorporar esta norma como requisito para otorgar los permisos y asegurar mejores niveles de seguridad. Hoy es una

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 3, hoja 5, mmp

condición para ser miembro de IATA, la compañía que no pasa esta auditoría no puede ser miembro de IATA.

En otro plano, IATA ha estado trabajando alrededor del mundo para ahorrar en esta crisis costos a las compañías aéreas. Se han ahorrado durante 2007 como 7 billones de dólares en distintas áreas de costos, pero, lamentablemente, hay un sector, como es el aeroportuario, que es el monopolio natural y donde todavía tenemos tristes experiencias.

En el caso mexicano pensamos que se pueden dar avances importantes porque, si bien en los aeropuertos concesionados se ha establecido una regulación, lamentablemente ha habido un abuso porque los concesionarios se han mantenido en la parte alta de la banda de precios y creemos que ahí hay un espacio como para trabajar y como para ayudar en esta difícil situación a las líneas aéreas también...

(Sigue turno 4)

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 4, hoja 1, ahm

... su rol regulador, pensamos que la Dirección de Aeronáutica, lo hemos conversado con don Gilberto, que debe ejercer una función y estamos muy alegres de que esté recibiendo los recursos porque es fundamental. Estas prácticas monopólicas nos llevan a usos que son insostenibles.

El sistema bilateral de permisos de tráfico, es otro elemento también que muestra una debilidad. En ese sentido ya ha iniciado una campaña por las libertades del aire, no estoy hablando de cielos abiertos porque cada país es soberano y tiene que ir tomando los plazos, los tiempos, en función de lo que son las necesidades y las realidades de su país.

Pero este sistema bilateral se ha convertido en restricciones que ha limitado nuestro negocio. Hoy día hay que reemplazar 3 mil 500 tratados bilaterales que hoy día muchos de ellos están obsoletos.

El marco regulatorio de la aviación en general o ese tiempo de la fundación del OAS, el Convenio de Chicago, no se ha adaptado a un periodo en donde hoy día se mueven seis millones de pasajeros al día y tiene regulaciones que vienen del periodo en que se movían 9 millones de pasajeros al año.

Y *ticketing*, que es que el *ticket* ha desaparecido. El primero de junio ha desaparecido todo lo que ha sido el *ticket* de papel. Las compañías en un esfuerzo gigantesco y con inversiones importantes, van a permitir que todo sea a través de medios digitales.

México ha cumplido y alcanzado muy buen nivel de digitalización, está por sobre 97 por ciento y hoy día podemos decir que hemos eliminado el papel. Aquí, rápidamente, Rigoberto, por favor, podemos decir que el *ticket* de papel está retirado y esto va a permitir 3 mil millones de dólares anuales a las compañías de todo el mundo.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 4, hoja 2, ahm

Finalmente, en el último módulo de nuestra presentación, queremos mostrarles cuáles fueron los resultados del año 2007 para las 230 compañías agrupadas en IATA; hubo ganancias de 5,6 billones de dólares ese año, agregados, en forma agregada.

Ésta es la primera ganancia desde el año 2000, en que el precio del barril fue de 73 dólares por barril, dejando un margen de 1,6 por ciento, si comparamos con los márgenes de sobre el 20 por ciento que reciben industrias muy cercanas como son las que abastecen a las compañías aéreas, obviamente estamos en una situación de desbalance que tiene que ser modificado ese equilibrio,

Pero con el precio del petróleo, tal como lo decía Jesús y el presidente, al inicio de la sesión, hoy día estamos en una situación realmente crítica y lo definimos como una “perfecta tormenta”.

Con lo que estimamos nosotros terminar el año 2008, disculpen, hay un sobremontaje ahí de 2 como a 8 billones de dólares de pérdidas para las compañías ya durante el año 2008. Y eso con un precio del petróleo de 123 dólares.

Ahora, es importante medir cuál es el efecto a nivel mundial del incremento de los precios del barril de petróleo. Por cada dólar tenemos a nivel anual, un impacto de mil 600 millones de dólares por, solo en este ítem de costos. Y si los precios se mantienen a 135 dólares, vamos a cerrar el año lamentablemente con otro año muy negro, como a 1 billón de dólares, o sea, muy rojo, como un billón de dólares, digo negro en términos de nuestro... como un funeral, entonces como un billón de dólares de pérdida.

Potencialmente esta situación y tal como la definió el señor presidente, esto es potencialmente letal para nuestra industria. IATA en los últimos 12 meses ha suspendido la membresía a 24 compañías aéreas y esto muy lamentable para nosotros pero son compañías que han caído en falencia y que no han podido cumplir sus compromisos.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 4, hoja 3, ahm

Los precios del *kerosene* de aviación ustedes lo saben, son los más altos de la historia. Los costos del combustible han alcanzado en promedio, a nivel mundial, cerca de un 40 por ciento de los costos de las compañías aéreas, cifra y récord histórico y muy triste, que los márgenes de la refinería, mientras tanto, están teniendo incrementos que son casi para celebrar por parte de ellos, pero esto a costa de quienes somos los usuarios, todos los sectores de los productos derivados del petróleo.

Ahí ustedes ven la factura. Si ustedes ven, desde el año 93 que era prácticamente 25 billones de dólares versus la que vamos a tener en el año 2008 y es de 150 billones de dólares, sólo por concepto de combustible, o sea, estamos multiplicando casi ocho veces la factura que les llega a las compañías que operan internacional y domésticamente.

Un centavo de dólar de incremento en el precio del combustible, yo les pido por favor que esto lo asimilemos muy bien, que es que en un año nos lleva a que ese centavo de dólar implica que hay un mayor costo de 670 millones de dólares en el mundo, con un centavo que sube el combustible de aviación.

Si vemos la región de las américas, incluido Estados Unidos y Canadá, son 318 millones. Si vemos de América Latina, son 52 millones y si vemos México, por cada centavo que sube el combustible, que sube el precio del combustible, es decir de 4,3 a 4,4 dólares, tenemos un impacto para las compañías aéreas y una mayor facturación de 9 millones de dólares al año.

Qué acciones, y reitero, muy respetuosamente ponemos a consideración de lo señores parlamentarios y del Poder Ejecutivo de México, que nosotros no venimos a enseñar, venimos a compartir algunas ideas que nos parece que son críticas y que es importante debatirlas.

La primera es el costo del transporte de las turbosinas, las afinarías hacia los aeropuertos. El componente flete representa hoy día entre el 7 al 10 por ciento del valor total del combustible, varía en cada aeropuerto. Esto tiene una implicación de aproximadamente 60 millones de dólares.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 4, hoja 4, ahm

Los precios del flete entre el mismo centro de... y un mismo aeropuerto, sufren variaciones semanales que no entendemos cómo es la fórmula. No es clara la contratación del transporte cómo se determinan los precios y las condiciones en que ese servicio se proporciona y con costos muy elevados. Entonces las medidas sugeridas aquí son dos: la utilización de un factor kilómetro contractual fijo para el transporte... perdón, te voy a pedir si te puedes poner un poquito... Gracias. La utilización de un factor kilómetro contractual fijo para transporte transparente e incluso la fórmula de la turbosina y la construcción ya a más largo plazo de turbosinaductos para los grandes aeropuertos como Cancún, Monterrey, Guadalajara, etcétera.

El cargo del costo de manejo de Pemex. Componente del precio y representa 125 pesos por metro cúbico de turbosina, cerca del 2 por ciento del costo total del producto. Lo que equivaldría a ahorrar 40 millones de dólares al año. No hay una *cuotificación* de que los costos de transportes y las ganancias de refino deberían de cubrir el manejo del producto.

Medida sugerida, eliminar la tasa de manejo es fundamental para la industria. No hay país en el mundo que aplique una tasa de manejo en cualquier lado, incluida la turbosina.

Impuestos federales. El IVA. Básicamente ahí lo que pedimos es un tratamiento automático, porque si bien las compañías aéreas pueden recuperar, nos parece que se puede simplificar el proceso eliminándolo de partida. Esto no tiene un impacto tan, tan fuerte como los anteriores.

Cambios de precios mensual y no semanal. En línea con otros países de la región y en el mundo, los cambios de precios en las refinerías deberían de ser mensuales y no semanales. Cambios mensuales no afectaría la ganancia de la refinería pero sí sería positivo en términos de mantener los costos más previsibles.

Cambios semanales afecta los controles y crían una burocracia adicional. Medidas sugeridas...

(Sigue turno 5)

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 5, hoja 1, nm

... cambios mensuales no afectaría las ganancias de las refinерías, pero sí sería positivo en términos de mantener los costos más previsibles. Cambios semanales afecta los... y crían una burocracia adicional. Medidas sugeridas. Cambiar la publicación de precio de semanal a mensual desde Pemex.

Esta es la... y la diferencia que es la facturación semanal o la publicación semanal o mensual. No hay un efecto, casi ninguno para las refinерías, pero sí para las líneas aéreas sería muy importante. Esto que nos parece tremendamente importante es crear un concepto de precio de la turbocina nacional basado en costos reales, con un concepto de precios nacionales podría generar un gran beneficio a las líneas aéreas ya que estaría cargando el precio real de producción en el país.

México como un país productor y exportador de crudo, debería usar este beneficio y de esta manera poner los costos finales de la turbocina más cerca de otros mercados, implementando así la competitividad de las aerolíneas que vuelan en México. Medidas sugeridas, crear un precio nacional de referencia para la turbocina, basado en los costos reales de producción, esta medida puede ser temporal... ejemplo, una... de esa base de referencia. De 20 millones, podría significar un alivio temporal o permanente de 720 millones de dólares para las compañías aéreas.

Al final de esa medida que pudiera ser una medida de emergencia, la utilización del precio de referencia del Golfo, en esa banda donde tenemos medio y bajo, lamentablemente se está usando el medio y podríamos irnos al bajo, eso tendría un impacto muy positivo para las compañías aéreas.

Aquí hay una comparación de precios, lo dejamos para que ustedes lo tengan en sus antecedentes, ustedes ven en general, las compañías mexicanas tienen que competir con compañías que hacen vuelos, aquí hemos puesto a los Estados Unidos, claramente tienen una diferencia en su favor, lo que genera una diferencia competitiva.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 5, hoja 2, nm

IATA y sus aerolíneas apoya los planteamientos de Canaero, es una organización presidida por Javier... está haciendo un trabajo tremendamente profesional en la materia, con la cual estamos trabajando muy de la mano. Solicitamos una rápida acción por parte del gobierno de México, debido a las crisis que afecta las aerolíneas a nivel mundial, IATA sugiere que acciones efectivas y definitivas o temporales sean aplicadas a los precios de combustibles en México.

Es hora de que se entienda claramente la real dimensión de la crisis. Hay compañías que hoy están entre la... y el cementerio. Yo lo decía, hemos suspendido 24 compañías los últimos 12 meses. Las líneas aéreas luchan por sobrevivir, solicitamos los cambios inmediatos por parte de las autoridades de México.

Con esto damos por concluida nuestra presentación, señor presidente, señores parlamentarios, señor ministro, quedamos a su disposición, le vamos a entregar toda la información. Les agradecemos nuevamente la oportunidad.

**El diputado** : Muchas gracias, Patricio Sepúlveda, vicepresidente de IATA para América Latina y el Caribe.

Doy la palabra ahora al presidente de la Canaero, el licenciado Javier Christlieb Morales, por favor, Javier.

**El ciudadano Javier Christlieb Morales:** Muchas gracias, gracias a todos los presentes por su presencia, lo cual muestra el interés que existe por sacar este tema adelante, que en realidad no hace falta repetirlo, pero sí es un tema muy, muy grave.

La aviación vive actualmente una de las peores crisis en toda su historia a nivel mundial, derivada principalmente de los fuertes y constantes incrementos en el precio del combustible. En nuestro país esta

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 5, hoja 3, nm

situación afecta y repercute fundamental y directamente a las aerolíneas mexicanas de manera muy grave.

La aviación ha sido y es aún más en estos días, un elemento estructural e imprescindible y un pilar de buena parte de la actividad económica nacional, por la que debemos verla como un motor impulsor esencial del desarrollo y del progreso nacional que incide en forma determinante en muchos de los sectores de la economía del país como el turismo, los negocios, la carga, la paquetería, consideradas algunas de esas actividades económicas como prioritarias pro la actual administración, además de que es una importante fuente de más de 25 mil empleos de manera directa y un incalculable número de empleos de manera indirecta.

Esto nos da un poco la dimensión de dónde debemos enfocar, la consideración que debemos darle al transporte aéreo en estos días, la importancia que reviste en el entorno nacional y en su desarrollo económico.

Tradicionalmente, la aviación nacional ha sido considerada, además de pionera a nivel mundial, con lo cual nos sentimos muy orgullosos, como una de las más... ante la severa afectación que sufre esta actividad, debemos cuestionarnos y preguntarnos hasta dónde queremos llevar a nuestra aviación nacional, si debemos apoyarla en los momentos en que se está viendo afectada su viabilidad financiera por factores totalmente ajenos a su estructura corporativa.

Ante esto observamos en estos momentos que existen tres factores determinantes, en la economía de cualquier empresa o ente económico incluyendo las líneas aéreas. Este es un planteamiento de cuál sería el diagnóstico actual de lo que está sucediendo en los mercados nacionales.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 5, hoja 4, nm

Uno es el costo, otro factor es la oferta-demanda y la tercera es la tarifa o el precio del producto o del servicio. Sin que sean éstos los únicos... son estos tres factores principalmente lo que han tomado singular relevancia en estos últimos dos años y que han colocado a la industria nacional en una difícil situación en la que actualmente se encuentra.

Por una parte, y refiriéndonos al costo, durante los últimos dos años... un incremento desmedido, fuera de toda proporción en el precio de la turbocina que ha afectado gravemente las actividades aéreas, en todo el mundo, como una consecuencia natural de los incrementos en el precio del petróleo. Tomemos en cuenta, simplemente, que el gasto por este insumo representa ya ahora en promedio, más del 40 por ciento del ingreso de las empresas aéreas, situación que algunas otras incluso ha llegado hasta el 60 por ciento o un poco más.

El combustible de aviación ha tenido incrementos, en lo que va del presente año, de aproximadamente un 50 por ciento y del 100 por ciento en el periodo de un año. Esta situación se ve prácticamente inmanejable, ya que mientras sea por una parte un elemento fuera de nuestro control por referenciar su precio a valores internacionales y que sea manejado por dos entidades monopólicas, como Pemex y Asa, por lo que no podemos tener márgenes de maniobra para llevar a cabo negociaciones satisfactorias.

Por otra parte, no tenemos elementos para poder predecir ¿hasta dónde va a llegar su precio? ¿Y si van a tener un límite o tope? ¿Hasta cuándo va a ser esta situación?

Otro de los factores que inciden dentro del rubro del costo, que afecta las aerolíneas, se encuentran los costos aeroportuarios, los cuales representan actualmente entre el ocho y el 15 por ciento del ingreso de las empresas.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 5, hoja 5, nm

Respecto del segundo punto relativo al rubro de oferta y demanda, desde hace un par de años se aprobó por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la operación de nuevas empresas con un nuevo diseño operativo de comercialización y de servicio, que con el mercado, un excedente de aproximadamente 70 por ciento de oferta de asientos adicionales.

Ciertamente este nuevo esquema de eficiencia operativa y de diseño en el costo, generó un incentivo en el mercado que provocó su crecimiento en un 22 por ciento aproximadamente, de acuerdo con cifras de la Secretaría de Turismo y de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Mercado que bien haya sido... del transporte aéreo o bien un nuevo usuario, es muy sensible al precio, por lo que una modificación o una variación en la tarifa afectaría directamente la demanda.

Sin embargo, este crecimiento en el mercado no ha sido acorde o adecuado con la oferta que se generó, por lo que se presenta un desequilibrio...

(Sigue turno 6)

|                    |   |
|--------------------|---|
| <b>El diputado</b> | : |
| <b>El diputado</b> | : |
| <b>El diputado</b> | : |
| <b>El diputado</b> | : |
| <b>El diputado</b> | : |
| <b>El diputado</b> | : |
| <b>El diputado</b> | : |

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 6, hoja 1, ill

...Sin embargo, este crecimiento en el mercado no ha sido acorde o adecuado con la oferta que se generó, por lo que se presenta un desequilibrio en este rubro al considerarse el mercado como un mercado ya sumamente sobreofertado.

En tercer lugar derivado de la necesidad de generar ese nuevo mercado adicional o como consecuencia de la oferta con la que ya se cuenta, se ocasionó que las tarifas del transporte aéreo se reduzcan a un precio mucho menor que las que se tenían antes del surgimiento de estas nuevas empresas. La oferta adicional, efectivamente estímulo el crecimiento del tráfico, sin embargo esto no, en el mismo ritmo, la velocidad en el crecimiento de asientos no fue la misma que la que se ha dado en la generación de este nuevo tráfico, así como tampoco en la misma proporción.

En este sentido, al elevarse el precio del principal insumo operativo de las empresas en la forma en que está sucediendo, no ha permitido continuar con las estrategias de mercado que se tenían originalmente programadas o planteadas, o bien para aplicar las tarifas reducidas como consecuencia de tener la capacidad de mantener bajos los costos y distintos niveles de productividad y de eficiencia.

Para compensar esta situación las líneas aéreas se han visto en la necesidad de aplicar e incrementar cargos adicionales por combustible o bien elevar directamente sus tarifas o bien establecer o generar cargos extras por diversos servicios que se prestan a los pasajeros, los cuales incluyen, incluso alimentos, entretenimiento a bordo, cargos por cambios en datos de las reservaciones y últimamente, incluso, por pesos de maletas, entre otros.

Incluso esta situación ha desembocado también en la indeseable guerra de tarifas que nos va a llevar a una espiral descendente que no tenemos proporción de dónde pueda llegar. De igual manera, las líneas aéreas han implementado modificaciones incluso a sus procedimientos de aterrizajes, despegues y carreteo para reducir el consumo y lograr un poco de mayor eficiencia.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 6, hoja 2, ill

Asimismo algunas empresas han optado por reducir frecuencias, suspender rutas y dejar aviones en tierra para no continuar incurriendo en costos que ya no pueden soportar. Los nuevos esquemas de comercialización y de competencia parten sobre la base de un diseño y capacidad de manejo y control del costo en sus estructuras, así como las del entorno en las que se desarrolla. Los esquemas de bajo costo y alta eficiencia pueden darse en el contexto de un entorno que los favorezca, lo cual podrá verse reflejado en una mejora en las tarifas hacia el pasajero.

En la actualidad es difícil, si no imposible, el establecer o el contemplar o el aceptar que nos encontramos en un esquema de bajo costo cuando el entorno no lo permite o no es controlable, principalmente en los factores de combustibles y de aeropuertos.

En este sentido la Cámara Nacional de Aerotransportes ha propuesto una serie de medidas tendientes a transparentar el tema del costo de la turbosina y todos aquellos elementos que componen la fórmula autorizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, habiéndose encontrado diversas áreas de oportunidad que puedan ayudar a las empresas mexicanas en estos tiempos de coyuntura.

Se han analizado todos los elementos que componen la fórmula del precio de referencia, desde que el producto sale de Pemex hasta los servicios que presta el organismo de aeropuertos y servicios auxiliares en el almacenamiento y en el suministro de las aeronaves. De estos destacan, ya varios que hemos analizado conjuntamente, y platicado y discutido con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con la Secretaría de Comunicaciones, con Asa y con Pemex, los cuales ya han sido discutidos abiertamente.

Entre ellos destacan. Revisar el precio de referencia utilizado. Al considerarse México un país productor, se ha propuesto de manera provisional, y aprovechando también los tiempos de coyuntura, el establecimiento de un nuevo precio de referencia frente al precio internacional que se utiliza actualmente; tomando en cuenta y en consideración que su venta se lleva a cabo en México en un país productor. Esto es, la creación

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 6, hoja 3, ill

de un precio de referencia mexicano como país productor de la turbosina y que la venta se realice en México.

La aplicación estricta de la fórmula de ajuste volumétrico por variaciones en temperatura conforme a la norma y prácticas internacionales, la cual ya se aplica en el país, sin embargo requerimos que se aplique de manera generalizada. La eliminación del cargo por manejo que cobra Pemex por galón de combustible, el establecimiento del factor kilómetro para la contratación de los transportistas de la turbosina.

Con Asa y con la Secretaría de Hacienda hemos venido ya trabajando muy de la mano en este sentido, en la actualización de las bandas de consumo y en la ponderación de los precios de la transportación, lo que ya ha generado una reducción marginal en los precios.

También requerimos la extensión de los plazos a las aerolíneas para el pago de facturas acordes con los plazos que tiene Asa frente a Pemex, actualmente las empresas pagamos la turbosina a 28 días, requerimos la ampliación de estos plazos también, lo cual apoyaría en estos momentos, y que sean acordes estos plazos con los que paga Asa hacia Pemex.

La posibilidad de importación de la turbosina para los aeropuertos ubicados en la frontera norte, a fin de abatir el precio y el costo del transporte que se hace actualmente. La incorporación de los presupuestos en los presupuestos de Pemex y de Asa, para que para 2009 de los proyectos y de las sumas suficientes en inversión para la construcción y colocación de ductos, en sustitución del transporte terrestre, al menos en los cinco aeropuertos de mayor consumo en el país.

Igualmente solicitamos que se contemple la eliminación de la compra-prestación que paga Asa a los grupos aeroportuarios por el suministro de la turbosina. Los grupos aeroportuarios ya tienen ingresos suficientes como para generar márgenes de más de 50 por ciento de utilidades; de manera que no le es necesario.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 6, hoja 4, ill

Continuación de los trabajos encaminados a la evaluación, para acceder a la compra directa de combustible, a Pemex por parte de las aerolíneas. Esto presenta una complejidad muy especial que ya hemos discutido con la propia Asa y con Hacienda. Sin embargo, sí presenta temas interesantes, los cuales habría ahondar y que requerimos dejar abierto el tema para poder discutirlo y continuar con las discusiones y con la evaluación.

Todos los puntos anteriores, entre otros, se refieren directamente al tema de la turbosina; sin embargo, como ya fue expuesto anteriormente al inicio de esta presentación y también por parte de Patricio Sepúlveda, no es el único elemento que incide en la problemática actual de las empresas, aunque sí el más grave, y apoyamos la convocatoria del diputado Ramírez Stabros de mantener grupos de trabajo y estudiar, y tomar las decisiones en cuanto a la estructura misma del transporte aéreo, no solamente en estos momentos coyunturales en cuanto al tema de la turbosina, sino también hacia dónde estructuralmente queremos llevar a nuestro transporte aéreo nacional.

Parte de lo que vive actualmente ya lo vivimos también en la década de los noventas, al inicio de los noventas, en que se afectó seriamente a todo el sistema del transporte aéreo nacional, sin excepción, provocado también por una sobreoferta en los mercados y por una reducción de tarifas...

(Sigue turno 7)

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 7, hoja 1, gvh

... que se han hecho en el sector a nivel de aerolíneas, de aeropuertos e infraestructura diversa, por lo que sería muy grave no tener la capacidad de aprovecharlas adecuadamente en beneficio del servicio público que estamos prestando.

Por lo anterior, y considerando que es necesaria la participación activa de todos los que de una u otra forma intervenimos y participamos en el desarrollo del transporte aéreo nacional y de que todos debemos poner de nuestra parte para salir delante de este difícil momento, proponemos que, como resultado de esta reunión, podamos integrar un grupo de trabajo que se aboque al análisis y resolución de estos temas de manera inmediata y urgente y que se mantenga de manera permanente a fin de que podamos alcanzar las metas propuestas, así como un planteamiento de revisión de la política aeronáutica que defina claramente lo que deseamos y esperamos del transporte aéreo mexicano y su futuro a mediano y largo plazos.

En la Cámara Nacional de Aerotransportes estamos a disposición de todo el sector aeronáutico y de nuestras autoridades, diputados, ejecutivos, funcionarios públicos, para colaborar en estos grupos que se integren.

Las aerolíneas tendremos que continuar trabajando en las distintas formas para incrementar la productividad y la eficiencia de nuestro servicio. Ya hemos oído recientemente que incluso hay empresas que han tenido que cerrar, que han quebrado. También hemos escuchado de reducciones importantes de fuentes de empleo originadas por esta crisis.

Los aeropuertos consideramos que deben involucrarse activamente, totalmente en la problemática a fin de otorgar facilidades y descuentos a las empresas relacionadas con su costo operativo. Lamentablemente, las formas de ingresos que tienen contenidas en las concesiones prevén un ingreso garantizado, lo cual aprovechan ellos al 100 por ciento. Pero sí requerimos de mayor flexibilidad al respecto.

Las organizaciones sociales también solicitamos una flexibilidad para mejorar y apoyar en la productividad de las empresas.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 7, hoja 2, gvh

En cuanto al papel del gobierno en sus distintos niveles, requerimos una acción rápida y oportuna en la solución de esta problemática. La adaptación o modificación a la legislación aplicable que otorgue mayores facilidades y promueva la eficiencia operativa, sobre lo cual también ya hemos venido trabajando con el diputado Ramírez Stabros, así como vigilar el crecimiento ordenado de la actividad aérea nacional y vigilar las ofertas en el mercado y cómo se van desempeñando en los distintos mercados nacionales e internacionales. Muchas gracias.

**El diputado** : Muchas gracias al presidente de Canaerot, Javier Chrislis Morales. De acuerdo con el orden del día, abríamos un espacio en este momento para la intervención de los distintos representantes de líneas aéreas que están aquí, solicitándoles brevedad en las intervenciones.

Quiero simplemente poner en contexto las cosas. Me preguntaban porqué no habíamos convocado a Sener, a Pemex. Probablemente será motivo de algún otro foro, pero sí quiero lamentar profundamente la ausencia de la Secretaría de Economía que estaba invitada hoy aquí; enviaron a la subcomisión este oficio diciendo que de acuerdo con la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la solicitud de su presencia —de la Secretaría de Economía en este foro— no es conveniente, ya que es competencia exclusiva de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Secretaría de Energía.

Pareciera que para la Secretaría de Economía de este país la aviación no representa algo importante económicamente. Es lamentable, lo quiero decir, porque en un momento de crisis la solidaridad de los órganos del Estado y muy principalmente el alineamiento, la preocupación de los órganos del gobierno federal debieran estar sumados para la solución de este asunto. Lamento profundamente la evasiva a la convocatoria por parte de la Secretaría de Economía.

Abro ahora el micrófono a quien me solicite la palabra, representantes que aquí nos acompañan. El licenciado Andrés Conesa, director general de Aeroméxico.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 7, hoja 3, gvh

**El licenciado Andrés Conesa:** Muchas gracias, señor diputado, muchas gracias por la invitación para estar en este foro tan importante, dada la coyuntura por la que está atravesando la industria aérea nacional. Gracias por la oportunidad.

El tema que fue objeto de las presentaciones tanto de IATA como de Canaerot está mucho más centralizado en del costo de los energéticos. En Aeroméxico sentimos que ése no es el único problema por el que atraviesa la industria aérea nacional.

Unas reflexionas respecto a eso. En distintos acercamientos que hemos podido tener en Aeroméxico, tanto con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como con la Secretaría de Hacienda, jamás se ha expresado —porque además ha habido algunas notas en el medio de comunicación— de un subsidio.

La posición de Aeroméxico es no un subsidio a la turbocina; simplemente condiciones equitativas a nivel mundial. Fue muy clara la presentación de IATA; estamos pagando un sobre costo, por ejemplo con lo que se paga en Estados Unidos, lo cual es claramente inaceptable y más tomando en cuenta que aquí representamos una tercera parte del consumo. Tenemos el 32 por ciento del mercado, cuando en Estados Unidos representamos menos del uno por ciento. No puede ser que estemos pagando más por la turbocina en México que en Estados Unidos. Simplemente pedimos condiciones equitativas, no subsidios. Éste es un punto muy importante.

Esto también se hizo evidente en el incremento en el precio del petróleo, aunado a que no es el único tema; también hay una crisis crediticia en los mercados financieros, tanto en México como en el resto del mundo, dando como resultado la crisis estructural por la cual atraviesa la industria aérea nacional.

No se va a resolver nada más con el tema del precio de la turbocina. Creo que hay muchísimas medidas adicionales que se deben tomar para garantizar que este servicio sea sostenible en el mediano y largo plazos.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 7, hoja 4, gvh

Comentaba el señor Sepúlveda el caso de las ganancias que tuvo la industria en 2007. La industria nacional en México, en 2007, perdió dinero. Puede ser que haya ganado a nivel mundial. En Asia y seguramente algunas aerolíneas en Europa. Aquí tenemos una estructura que es claramente insostenible, con el mismo número de aerolíneas que operan en Estados Unidos e itinerario, que son 13 aerolíneas, lo cual claramente, para el tamaño del mercado mexicano, y más a la luz de los precios del petróleo, no es sostenible y tiene que darse una consolidación en la cual creo que la autoridad tiene un papel muy importante que jugar facilitando esta consolidación.

También, como comentaba Patricio Sepúlveda, es una industria que está sumamente regulada, donde tienes una competencia tremenda en precios, pero por el lado de los costos tanto de seguridad como de aeropuertos, como de turbocina, te enfrentas a monopolios, oligopolios, a regulación, etcétera.

Lo que ha pasado en México en los últimos años es una dicotomía que creo que no está presente en ningún otro país, salvo que Patricio me corrija, en el cual vemos en todos los países con el precio del petróleo una reducción de capacidad muy importante de las principales aerolíneas. Tan sólo la semana pasada American y Continental anunciaron una reducción de más de 100 aviones de su flota, equivalente en algunos casos al 20 por ciento de su capacidad y aquí en México vemos algunos operadores que están aumentando, pensando en aumentar capacidad.

También existe una política de precios que continúa siendo a la baja. Hoy, la tarifa promedio es menor que la tarifa promedio que había en el mismo período del año pasado, con un precio del petróleo que es el doble del que había el año pasado. En otras partes del mundo estamos viendo menor capacidad y mayores tarifas, cuando en México está pasando justo lo contrario.

En concreto qué sugerimos que se puede hacer para facilitar esta consolidación. Ahí la autoridad tiene un papel muy importante que jugar para garantizar que haya condiciones equitativas para todos los operadores de la industria: mismos niveles de capitalización, lo cual es muy importante, cero adeudos con entidades



**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 7, hoja 5, gvh

gubernamentales; que se fije un plazo, que decida la autoridad, corto, sugiero de 15 días, un mes en el cual todo mundo tenga que estar al corriente en sus pagos, sobre todo con entidades gubernamentales como el Aeropuerto de la Ciudad de México, como el pago de los derechos por el uso del espacio aéreo mexicano, turbocina, que se le dé una oportunidad y quien no esté al corriente simplemente que no opere. Creo que es algo de simple justicia pedir y no significa subsidiar.

Hay un tema muy importante. Vemos que en Estados Unidos...

(sigue turno 8)

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 8, hoja 1, jpg

... no esté al corriente simplemente que no opere. Creo que es algo de simple justicia pedir y no significa subsidiar.

Hay un tema muy importante. Vemos que en Estados Unidos, en el último mes, han quebrado cinco aerolíneas. En México hay una medida, que vemos con beneplácito en Aeroméxico, de lo que sucedió con una de las empresas operadoras donde se ve que la autoridad está tomando un paso muy importante actualmente.

No creemos que es el primer paso de muchos que se han de tomar. Cuando en Estados Unidos bajan cinco aerolíneas no tenemos el problema que hubo aquí en el pasado, de pasajeros que se quedan varados en los aeropuertos, ¿por qué? Aquí hay una política indiscriminada de prevender boletos.

En Estados Unidos esa política no se puede hacer y para financiarse, o le meten capital los dueños o consiguen crédito por otro lado, o venden activos aquí. No hay activos que vender, no hay crédito y no se les está metiendo capital a las empresas.

Entonces es muy fácil prevender boletos y hoy hipotecar el futuro, prevender todo el 2008, 2009, para pagar la turbosina de hoy, lo cual sentimos claramente insostenible. Creo que también la autoridad tiene un papel que jugar y creo que lo está haciendo, está tomando ya las medidas, pero nos gustaría verlas de forma más acelerada, es en la materia de transparencia.

Que sea mucho más proactivo en que el consumidor sepa en dónde está parado en cuanto a con quién se va a subir a los aviones, en el sentido de qué edad tiene la flota, qué experiencias tienen los capitanes. En Aeroméxico tenemos un costo laboral mayor porque también tenemos la mejor gente y obviamente la mejor gente hay que pagarle más.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 8, hoja 2, jpg

Es muy importante la experiencia en los pilotos, por ejemplo, de los mecánicos, las horas promedio de vuelo, los equipos, y eso no es lo mismo en todas las aerolíneas. Y que la gente pueda distinguir para también darles una idea de qué es lo que está pagando o qué es lo que le da por cada peso pagado.

Un tema muy importante son las condiciones de seguridad. Lo comentaba también Patricio Sepúlveda. Únicamente los operadores que mencionó, incluyendo Aeroméxico, tenemos el certificado IOSA que es el estándar más alto de seguridad a nivel mundial. Sería deseable que todos lo tuvieran.

¿Y qué significa ese certificado contra no tenerlo? Ese tipo de cosas de transparencia creo que sería muy importante. Finalmente, resaltar la coincidencia en cuanto a que no es sostenible la relación con los aeropuertos.

Comentaba también la presentación de IATA, en el que los márgenes de los aeropuertos son 10 por ciento, a nivel mundial en México son más del 50 por ciento los márgenes de los aeropuertos. Claramente no es sostenible una relación entre aeropuertos y aerolíneas así.

A los propios aeropuertos no les conviene que las aerolíneas dejen de existir porque no va a haber quién les lleve a sus pasajeros. Entonces creo que ahí hay un margen muy importante para equilibrar la relación entre aeropuertos y aerolíneas.

Y finalmente unirme también a lo que comentó el diputado Ramírez Stabros respecto al necesario cambio institucional de la autoridad regulatoria. Hoy en día tenemos todas las funciones de autorización, otorgamiento de concesiones, supervisión, regulación, investigación de accidentes en la misma autoridad cuando —como lo destacaba el señor diputado— en muchos países está dividida entre 3 o 4 instituciones.

Creo que es muy importante avanzar en ese tema y reconocer el apoyo de esa legislatura en cuanto al compromiso para el Presupuesto de Egresos de 2008, de mayores recursos a la Dirección General de

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 8, hoja 3, jpg

Aeronáutica Civil que encabeza el capitán López Meyer, que sin duda van a ser muy necesarios en estos temas tan complicados que están presentes y que se adicionan para el futuro.

Muchas gracias por la invitación y por la oportunidad. Gracias.

**El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez:** Muchas gracias al señor director de Aeroméxico, Andrés Conesa. Adelante, le cedo la palabra al director del Interjet, José Luis Garza Álvarez. Adelante, José Luis.

**El ciudadano José Luis Garza Álvarez:** Muchas gracias, señor presidente, señores miembros de la Comisión de Transportes de la Cámara; muchas gracias a todos los compañeros de la industria. Nosotros quisiéramos hacer una observación en un sentido muy específico también.

La industria del transporte es la única modalidad en toda la política pública del precio de combustibles que queda omisa. El diesel que es el combustible que utilizan el resto de los medios de transporte, Marina, ferroviario, de autotransporte, está subsidiado. Y todos competimos entre sí.

De manera particular las aerolíneas estamos compitiendo contra los autobuses de lujo y esos autobuses hoy están recibiendo diesel subsidiado. Creo que esta política pública es una situación que lleva dos problemas fundamentales.

En primero, es un tema de inequidad, es un tema fundamental que no puede soslayarse. Este tema seguramente puede ser, incluso, combatido en forma jurisdiccional, es un tema jurídico.

El segundo, es un tema directamente de competitividad. Hay un obstáculo claro a la competitividad entre los diferentes sectores o actores del transporte. Un tema fundamental ahí.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 8, hoja 4, jpg

Por lo tanto, estamos directamente solicitando a la autoridad que modifique la política pública para corregir esta inequidad y esta distorsión de precios relativos entre el diesel y turbosina.

Soluciones, creo que hay muchísimas. No se quieren subsidios. Creemos que los subsidios a los combustibles deben eliminarse gradualmente al diesel y a otros combustibles. Es una gran polémica el día de hoy.

Creo que hay fórmulas muy claras para que con el mismo presupuesto federal asignado al subsidio del diesel se pueda manejar la inequidad, con una pequeña reducción, porque el consumo entre el diesel y el combustible es aproximadamente de cinco a uno, así que existen fórmulas, espacios técnicos para que se puedan crear algunos programas paulatinos para llegar a tener ambos combustibles, precios liberados, de acuerdo a normas internacionales, de manera que ahí vemos el área fundamental para el trabajar.

Acciones inmediatas. Creo que es sumamente importante contar con algún tipo de acción inmediata, que pueden ser de lo más diversas. Le corresponde a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público —a mi juicio— establecer qué mecanismos pudieran establecerse.

Aquí hay unas propuestas muy concretas de establecer un precio local de referencia nacional para turbosina. Creo que tomar la mezcla mexicana y afectar el factor de competitividad de México, son algunos elementos que pueden incorporarse para tener, dentro de la ortodoxia, de la técnica hacendaria, un precio de referencia que puede ser mucho más correcto y que refiera con mayor claridad la capacidad del poder adquisitivo de México. Fundamentalmente esto es lo que estamos viendo.

Me sumo a todo lo demás en materia del tema aeroportuario. Las tarifas de uso aeroportuario que representa el alto porcentaje de los ingresos de los grupos aeroportuarios están incidiendo directamente en el precio al público, de manera que ahí hay un área de oportunidad fundamental para que con una reducción, o temporal

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 8, hoja 5, jpg

o definitiva a los TUA, se pudieran generar directamente ingresos adicionales a las aerolíneas y resolver en forma directa ese tipo de problemas.

Fundamentalmente el resto de los aspectos relacionados con el tema de la competitividad y demás, entiendo con mucha claridad la postura de las compañeras que tienen una gran rigidez y que problemas estructurales en sus costos.

Nosotros vemos nuestro problema directamente en los aeropuertos y en el tema de la turbosina. Muchas gracias.

**El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez:** Muchas gracias al director de Internet, José Luis Garza Álvarez. Adelante, señor Manuel Borja Chico, director general de Mexicana de Aviación.

**El ciudadano José Luis Garza Chico:** Muchas gracias, diputado; muchas gracias a la Comisión de Transporte. Creo que es muy importante este foro donde los diferentes actores de la industria estamos hablando claramente de la problemática que estamos viendo.

Me uno a las observaciones de mis compañeros, de Andrés, José Luis, salvo que Aeroméxico tiene mejor personal, creo que se te olvidó Mexicana. Lo que pedimos no son subsidios. Lo que pedimos son condiciones equitativas.

Ya lo dijeron, tenemos condiciones equitativas contra transportes alternativos que sí están subsidiados. Los transportes terrestres tienen un subsidio en el diesel y competen en muchos destinos frente a frente contra nosotros o contra algunas de las líneas de bajo costo que fueron creadas precisamente para incentivar que la gente que antes viajaba en camión tuviera la oportunidad de viajar en avión, al competir con ellos se va moviendo este factor y nos acaban pegando a todos.



SUBDIRECCIÓN  
DE REGISTRO  
PARLAMENTARIO

Dirección General de Crónica y Gaceta Parlamentaria

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 8, hoja 6, jpg

Creo que tenemos que tener políticas para buscar una industria sólida...

(Sigue turno 9)

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 9, hoja 1, cas

... que la gente que antes viajaba en camión tuviera la oportunidad de viajar en avión. Al competir con ellos se va moviendo este factor y nos acaban pegando a todos.

Creo que tenemos que tener políticas para buscar una industria sólida y competitiva a nivel mundial, pero en México se ha buscado el abrir la competencia buscando, en teoría, el beneficio del consumidor, pero de una manera —creo— poco planeada, un poco indiscriminada. Se dieron muchas concesiones hace dos años, al mismo tiempo que se estaban vendiendo las dos troncales.

Patricio mencionaba “una tormenta perfecta” en la aviación internacional. No sabe lo que está pasando en México a profundidad. Aquí tenemos que, a todo lo que le está pasando a la aviación mundial, tenemos que sumarle una competencia tremenda, pero en un país del tamaño de México el tener 14 aerolíneas no hace ningún sentido. No hace ningún sentido económico, y no hay un sentido para el consumidor en el largo plazo.

El consumidor en el largo plazo va a tener mejores precios, va a tener mejores servicios y si tenemos industrias sanas. Si tenemos industrias que están quebradas, si tenemos aerolíneas que están jalando el tapete, como mencionaba Andrés, que están vendiendo el futuro de la aerolínea y que estás tomando aire día con día por problemas de capitalización, por problemas de mercado, por problemas de sobreoferta, pues tarde o temprano el consumidor va a estar afectado.

Lo mencionaba Javier. Vimos una versión *light*, una versión pequeña de esto en los noventa, donde también hubo una sobreoferta de aviones. Se quedaron muchas aerolíneas. ¿Dónde están? Prácticamente todas ellas han desaparecido. Quedaron las aerolíneas que tenían una razón de existir y hubo una afectación final al consumidor.

Finalmente creo que tenemos que buscar un balance entre los diferentes eslabones de la cadena productiva. Lo mencionaba también Patricio Sepúlveda. Se nos ha abierto a la competencia; a las aerolíneas nos han

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 9, hoja 2, cas

pedido que compitamos, que estemos frente a frente, que tengamos condiciones de mercado, cuando nuestros insumos... bueno, aquí se han mencionado aeropuertos, se ha mencionado la turbosina, pero podemos decir, los canales de distribución, globalizadores, por donde vayamos tenemos mercados cerrados. Tenemos poca capacidad de negociación y nosotros sí tenemos que estar compitiendo.

Agradezco la oportunidad de estar en este foro. Creo que es muy importante, es un buen paso y ojalá actuemos y actuemos rápido porque la crisis que estamos viviendo es una crisis bastante grave. Gracias.

**El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez:** Muchas gracias al director de Mexicana de Aviación, Manuel Borja Chico.

El ingeniero Manuel Reyes Medina, director general de Aeromar.

**El ingeniero Manuel Reyes Medina:** Muchas gracias. Agradezco al señor presidente de esta comisión la invitación, y especialmente al diputado Ramírez Stabros, para participar en un tema que diría que es cuestión de desaparecer o sobrevivir. Así de dramático.

Si bien es cierto hay dos temas importantes: la turbosina y aeropuertos, como lo señala José Luis. El tema de aeropuertos no lo deberíamos soslayar, y tocar a profundidad también porque es lacerante el costo que tenemos ahorita por estos servicios.

Ya Patricio y Javier hicieron un excelente diagnóstico. Coincidieron en mucho y simplemente en aras del tiempo de todos ustedes quisiera agregar dos puntos a este diagnóstico y a esta reflexión. No se ha mencionado, y lo podemos hacer de inmediato, el ajuste volumétrico en el momento de cargar el combustible y no los tanques. Este ajuste volumétrico que tiene que ver con la densidad, estimamos que nos representaría 260 millones de pesos al año. Entonces es algo que lo hemos venido diciendo en muchos otros foros pero sin tener ninguna respuesta positiva y creo que esto es algo que lo podríamos hacer de inmediato.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 9, hoja 3, cas

El otro punto importante es revisar la producción de la refinería de Tula. Tula tiene un déficit de producción y simplemente es una oferta, un desbalance entre oferta y demanda. Creo que Tula, como todos sabemos, abastece la ICM y abastece a Toluca, y hoy por hoy es insuficiente y trae un efecto en el precio que nos está perjudicando.

Este es un tema que yo pediría que también se revisara qué se va a hacer para poder tener un equilibrio entre oferta y demanda en la turbosina.

Finalmente y de manera urgente el poder revisar la fórmula de precios. Aquí se han mencionado algunos de los diferentes componentes que inciden en la fórmula pero sí es importante ponernos en ese grupo que se sugiere que se establezca, darse a la tarea de revisar cada uno de los componentes de esta fórmula.

Muchas gracias por la invitación.

**El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez:** Muchas gracias al ingeniero Manuel Reyes Medina, director general de Aeromar.

Doy la palabra a la licenciada Lizeth Clavel, secretaria general de la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación.

**La licenciada Lizeth Clavel:** Muchas gracias. Buenas tardes a todos. Propuestas ha habido muchas, todas válidas, me parece, pero desde el Sindicato de Sobrecargos y también desde la Federación de Sindicatos del Sector Aéreo en donde estamos agrupando a los compañeros pilotos, trabajadores de tierra y sobrecargos de aviación, me parece que es importante mencionar a todos que celebramos la apertura de este espacio legislativo porque no necesariamente se trata de una concesión sino de un asunto de Estado.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 9, hoja 4, cas

Hablar de la aviación mexicana, hablar de nuestras empresas de aviación sí es hablar de un asunto de Estado en virtud de que estamos hablando de espacio aéreo, por tanto, de soberanía nacional, estamos hablando de conectividad, de comunicación, de transporte y de comercio, de número de empleados para el país, de las vías de comunicación en general y de competitividad. Éste es un asunto que no se puede soslayar por el Estado.

Me sumo a la tristeza de ver que hay entidades de la nación que no consideran que éste sea un asunto de trascendencia nacional y bueno, tratar de ver la condición del transporte aéreo como un transporte de élite es ignorar todas estas condiciones de las que estoy hablando.

Me parece que más allá de asuntos económicos y de mercado estamos hablando de conectividad del país, de todos estos factores que acabo de mencionar.

Me parece también sumamente importante una de las propuestas que hizo el ingeniero Christlieb, en materia de que se debe de hacer un grupo de trabajo permanente. Efectivamente, tenemos que ver qué tipo de política aeronáutica queremos para el país.

Me parece que el que exista un grupo de empresarios mexicanos apostándole a algo que es una tutela del Estado como son las vías generales de comunicación me parece que debe recibir el respaldo del Estado, me parece que debe recibir las condiciones que permitan que ésta sea una industria nacional sustentable. Me parece que también estaríamos solicitando como grupo de trabajadores el impulso a nuestras aerolíneas y me parece que también tendríamos que ver acciones inmediatas y planeación de futuro.

Una política aeronáutica de Estado que deba de impulsar no sólo a las empresas como entidades particulares sino como una cuestión que el Estado debe estar tutelando.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 9, hoja 5, cas

**El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez:** Muchas gracias licenciada Lizeth Clavel, secretaria general de la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación.

Doy la voz al señor Roberto Alcántara, presidente del Consejo de Vivaerobus.

**El ciudadano Roberto Alcántara Rojas:** Con su permiso, señor presidente de esta comisión. Muchas gracias por la invitación. Saludamos a todos los señores legisladores, a los señores funcionarios de las diferentes áreas del gobierno, a los medios de comunicación, y con mucho respeto también a mis colegas de la industria de la aviación.

Yo quisiera destacar de manera muy breve pero yo creo que no podemos dejar de resaltar los comentarios que hace la licenciada Clavel respecto de la importancia que tiene la industria de la aviación para darle movilidad, para promover la inversión, el empleo, para apoyar en la educación, en la salud, en el turismo sobre todo.

No hay ningún sector de la economía que no se afecte positiva o negativamente, dependiendo de cómo esté operando la industria de la aviación. En suma, le da eficiencia, productividad y competitividad a nuestra economía o se la quita. Yo creo que esta honorable comisión, al hacernos favor de invitarnos a este foro está reconociendo la importancia de la industria.

Con relación a los planteamientos que se hacen aquí de la problemática que agobia a la industria y las posibles formas de solución la verdad no me queda clara la posición de mis colegas, lo digo con mucho respeto y lamento que esto así sea, pero no me queda claro.

En primera, porque no traemos una posición común. En segundo, porque entiendo que la causa principal de los problemas que agobian a nuestra industria son el crecimiento desmesurado de los precios del petróleo, problema que no es causa o culpa de un manejo inadecuado o irresponsable de las finanzas públicas o de la



SUBDIRECCIÓN  
DE REGISTRO  
PARLAMENTARIO

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 9, hoja 6, cas

política fiscal o de la política monetaria. Esto es un problema que viene del exterior y que ahora tenemos todos juntos, Estado y sociedad, que ver cómo vamos a resolver, pero yo creo que para poder pedirle al Estado, a nuestro gobierno...

(Sigue turno 10)

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 10, hoja 1, vba

... nuestras propuestas, porque decimos que no queremos subsidios, que simplemente queremos un trato equitativo con respecto a otros consumidores de energéticos. Y yo vengo aquí como presidente del Consejo de “Viva Aerobús”, no vengo como transportista de pasajeros, y no quiero estar jugando con las dos cachuchas, quiero ser muy claro, muy definido al respecto. Pero yo creo que tenemos que poner en contexto lo que estamos diciendo, cuando estamos pidiendo que nos den el mismo tratamiento.

La industria del transporte de pasajeros por autobús mueve 2 mil 600 millones de pasajeros en México. Mueve el 96-97 por ciento del total de la población que requiere de un medio público de transporte para poder trasladarse y que no tiene otra alternativa. Es la población de más bajo poder adquisitivo. Pero el diesel no sólo ocupa para los autobuses, también se ocupa para mover alimentos, para mover productos agrícolas, para mover las cuestiones marítimas, para mover los ferrocarriles, para mover materias primas.

Entonces, cómo queremos que nos den un trato equitativo en el precio del combustible si no hay forma razonable que el gobierno pueda gestionar de manera racional, transparente y equitativa, digamos, en este caso el apoyo que por vía del precio del combustible le pueda dar a la industria de la aviación; por un lado.

Por otro lado, en la industria de la aviación yo preguntaría. Yo pienso que no debería de haber subsidios. De ninguna manera creo que sea la solución que haya subsidios, aun cuando esto sea la causa principal del problema de la industria. ¿Por qué no? Creo que debe de haber subsidios.

Por que del total de la población aun cuando no se pierda la importancia que tiene la industria para toda la economía, para la sociedad y para todos sus sectores como atinadamente lo señala la licenciada Clavel, no podemos dejar de lado esto, pero también tenemos que estar conscientes que del total de la población, solamente el 3 o el 4 por ciento de la población ocupa el avión como medio de transporte.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 10, hoja 2, vba

Si somos muy optimistas, podríamos llegar, a lo mejor al 5 por ciento, pero el 95 por ciento de la población, no tiene posibilidad de ocupar el avión como medio de transporte, y no puede hacerlo, porque su precio es muy alto, la tarifa del avión y porque el poder adquisitivo de la población es muy bajo.

Entonces, de esta manera le estaríamos pidiendo al gobierno que asigne recursos para apoyar la economía si es que el subsidio directamente fuera a beneficiar al usuario de la aviación, al pasajero de la aviación, entonces le estaríamos pidiendo que le diera un beneficio al segmento de la población, que tiene el más alto poder adquisitivo frente a otras demandas y a otras problemáticas que tienen respecto de la racionalidad en la aplicación de los recursos públicos.

Por otro lado, el señor Conesa, yo no tengo, vamos, no puedo ser juez y parte y no voy a hacer elementos de juicio respecto de cuáles líneas aéreas son buenas, regulares o malas. Yo creo que no podemos pedirle al gobierno que promueva a las que discrecionalmente le parezca que sean buenas, regulares o que sean malas. Simplemente hay una normatividad, hay una regulación, ésta se tiene que aplicar estrictamente y el que no se ciña y que no cumpla con esos requisitos que exige la normatividad y la regulación vigente, no puede volar y punto. Y el que no pueda volar, pues que no vuele y que lo paren, y ya otra cosa. Así de sencillo. Pero no puede decir, es que esta línea, pues fíjate que tiene estas características y tiene este diploma de no sé qué organización, que igual es vigente y tiene valor y tiene su lugar en los mercados de la aviación, de la industria de la aviación a nivel mundial. Pero aquí, de lo que se trata es de cumplir la ley de manera estricta.

Ahora, regresando con la aplicación racional de recursos, si es que lo hubiera para apoyar a la industria, hay líneas aéreas que son muy eficientes, que son muy competitivas, y otras que no lo son. Hay líneas aéreas que traen, no sé, 80 por ciento de ocupación, y a lo mejor una línea en un avión, trae 120 pasajeros y otra línea, en el mismo tipo de avión, trae 40 pasajeros.

Pero, como si eso no fuera suficiente, la que trae 120 pasajeros, a lo mejor consume 30 o 40 por ciento menos de combustible que la que trae menos pasajeros. Entonces, ¿por qué se va a apremiar o a incentivar

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 10, hoja 3, vba

la ineficiencia? Se trata de apoyar a las líneas aéreas, se trata de apoyar a los dueños de las líneas aéreas o se trata de apoyar al mercado y al usuario que es el que finalmente se ve afectado. Y si es así, bueno, pues entonces busquemos un esquema que sea, desde el punto de vista de su gestión, de su administración y de la asignación de recursos de manera racional, transparente y justa en beneficio del usuario, entonces propongamos un esquema que la autoridad y el gobierno, si es que hay capacidad para ello, lo pueda gestionar de manera adecuada; de otro modo, esto no va a poder funcionar así, desde mi punto de vista.

Quiero pasar a otro tema rápidamente porque aquí nos podríamos ir muy largos. El tema de los aeropuertos, creo que es un tema en el que coincidimos todos. Yo no lo digo de esta manera por cubrirme, pero los aeropuertos están dentro de la ley. Sin embargo, la ley de facto les permite operar como monopolios y me parece que es una incongruencia que los monopolios, que son los aeropuertos, graviten sobre una industria de la aviación que está desregulada, que está compitiendo, que se está desagarrando, que está luchando por un mercado, y que los aeropuertos simple y sencillamente; lisa y llanamente digan, si quieres aterrizar, si quieres despegar; mira, así cuesta, si te gusta, y si no te gusta, hazle como quieras.

Entonces, no es imputable a las autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el que eso se resuelva. Aunque por excepción, algunos aeropuertos hayan dado facilidades. Con todo respeto, señor presidente de la Comisión de Comunicaciones, ése es un tema que yo lo dejaría en su cancha, porque en todo caso, se trata de actualizar el marco jurídico a través del cual la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como en el caso de los aeropuertos, como parte de todas las variables que deben de crear condiciones de competencia, de eficiencia, de productividad, para que la industria se desarrolle, se capitalice, sea competitiva, eficiente, rentable y viable. Bueno, se tiene que hacer con un marco jurídico que hoy lamentablemente no tenemos.

Las causas no las sé, pero es historia. Yo creo que no vale la pena perder el tiempo en ese tema. Simplemente, yo creo que es un tema de leyes, ni siquiera de normatividad, ni siquiera de reglamentos que tiene que hacernos favor. Y yo lo pongo, con todo respeto, a consideración de la Comisión de Transportes,

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 10, hoja 4, vba

la correspondiente, para que si, a su juicio, hay elementos suficientes, este marco jurídico y esta ley se actualice, para que cree condiciones de competencia y no hagamos gravitar un sector de la economía que no compite sobre otro que sí compite.

Y un último punto. Todos los medios de transporte en todo, este es un tema. No soy experto en transporte, pero tengo muchos años viviendo en él, y sería una vergüenza que no pudiera compartir nuestras experiencias en otros países.

Para dar un servicio adecuado a la comunidad para que los diferentes medios de transporte apoyen al desarrollo, al progreso, a la modernización, a la competitividad y resuelvan satisfactoriamente las necesidades de los usuarios, se necesita que los diferentes medios de transporte estén debidamente interconectados.

Y aquí no están interconectados, están todos rotos, y eso nos hace muchísimo daño. No puede ser que lleguemos al aeropuerto de la ciudad de México y no tenemos opción para salir del aeropuerto. Simplemente ahí hay un taxi que nos dice que si queremos...

(Sigue turno 11)



SUBDIRECCIÓN  
DE REGISTRO  
PARLAMENTARIO

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 11, hoja 1, eqt

...nos hace mucho daño.

No puede ser que lleguemos al aeropuerto de la ciudad de México y no tengamos opción para salir del aeropuerto. Simplemente hay un taxi que nos dice que si queremos ir a Las lomas cuesta 260 pesos, —si lo queremos—, si no, no hay opción. Y si queremos ir a Toluca nos cuesta 800 pesos y si es de noche a lo mejor mil 200 pesos.

Entonces, resulta que nos cuesta más caro el taxi que el aeropuerto y no tenemos alternativa. Si llega un taxi que no es del sitio, no se puede tomar y no hay ninguna línea de autobuses que salga para el sur de la ciudad o que salga para el norte, oriente o poniente, ni una línea de trolebuses, ni otro medio de transporte. El aeropuerto es una unidad de servicios a la comunidad totalmente aislada. Además un caos para entrar y salir.

Y los señores taxistas, con todo respeto de sus muy legítimos derechos, creo que debiera dárseles racionalidad. Hay aeropuertos donde sale uno del aeropuerto, quiere uno tomar el taxi, va uno a cinco cuadas y le dicen: “la tarifa mínima son 260 pesos” y uno de le dice: “Oiga pero como voy a pagar eso” a nos dicen: es la mínima si a usted le gusta y si no, no hay opción, hay que pagar 260 pesos. Creo que es una barbaridad y se debe romper.

Es un tema que a todos afecta, que debiera involucrar a todos en la solución. Reconozco la importancia, la oportunidad de este foro. Ojalá haya más, y encontremos soluciones que estén orientadas en el sentido de alinear nuestros intereses con el interés público y la responsabilidad que tiene el gobierno de atender a éste para darle apoyo a nuestra industria. Tenemos elementos, razones y argumentos para pedirle a nuestro gobierno que nos apoye. Muchas gracias a todos.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 11, hoja 2, eqt

**El diputado** : Le doy las gracias al señor Roberto Alcántara Rojas, presidente del Consejo de Viva Aerobús. Si no tiene inconveniente, adelante secretario técnico de la Comisión de Transporte.

**El secretario técnico** : Gracias, señores diputados. En mi carácter de consejero nacional de la Federación de Sindicatos del Sector Aéreo, quiero manifestar nuestras razones de gratitud y aprecio a los legisladores, por lo enorme que implica el congregar a los diferentes actores de la comunidad aeronáutica en un entorno de tormenta perfecta.

Nos parece que hoy es una fecha histórica para el Legislativo. Tenemos que reconocer que esta comisión, particularmente la presidencia y los legisladores, han hecho un esfuerzo extraordinario para poner en la agenda nacional los temas que tienen que ver con los diferentes modos de transporte.

La Comisión de Transporte ha sido la primera que ha insistido, no sólo en la multimodalidad, sino en las plataformas logísticas que es el nuevo concepto que implica el día de ayer. El diputado presidente tuvo a bien invitar a un grupo de legisladores y gente de la sociedad a un recorrido por el tren. El derecho fiscal tiene un principio inaudible que la propia autoridad de Hacienda puede rectificar, no sólo es la equidad, la igualdad, sino también la proporcionalidad.

Se ha hablado de proporcionalidad en modos de transporte. En efecto, el transporte terrestre está hoy cubriendo el 95 por ciento de la población, pero el ingreso que Pemex tiene por concepto de diesel y gasolina, corresponde a cerca del 87 por ciento de sus ingresos. De tal suerte que el subsidio es de ese tamaño.

El concepto que Pemex ingresa de turbosina es escasamente el 4.9 por ciento. Entonces esa proporcionalidad, esa igualdad, esa equidad es lo que requerimos impulsar a través de este órgano legislativo y que también se tenga a bien valorar los que falta. Si bien es cierto se puede ver en el próximo

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 11, hoja 3, eqt

presupuesto de egresos y Ley de Ingresos. De aquí a diciembre, quedan 6 meses y puede atender el tema a través de la miscelánea fiscal con voluntad y con esa proporcionalidad con equidad e igualdad. Muchas gracias.

**El diputado** : Gracias al señor Salvador Villaseñor, asesor de la sección de sindicatos del sector aéreo. Doy la palabra al director general de Aeronáutica Civil, en representación de el secretario de comunicaciones y trasportes, el capitán, por favor.

**El capitán Gilberto López Meyer:** Muchas gracias. Gracias al señor presidente de la Comisión, diputado Rubén Aguilar, al diputado Ramírez Stabros, al diputado Tomás del Toro y a los que nos acompañan hoy.

Hemos escuchado una serie de reflexiones muy interesantes, muy importantes. Algunas de las cuales hemos discutido en detalle. Prácticamente todos los actores importantes en esta industria y, sobre todo, los últimos meses en los que hemos vivido este escenario complicado y difícil para la aviación.

El diagnostico que se presenta es uno muy complejo, en el que seguramente será igualmente complejo, poder diseñar y salir de este cuarto, hoy con las soluciones perfectas para ello. Pero la discusión, el análisis, el intercambio de ideas me parece que es un punto de partida fundamental para ellos.

Hay una diversidad de factores que, en mi opinión, están contribuyendo a que tengamos este escenario complejo y oscuro en mi futuro inmediato de la industria. Pero el elemento fundamental, en mi opinión, es el elemento del combustible. Hace un año, principios de 2007, teníamos el mismo número de aerolíneas que tenemos en este momento, teníamos una inversión importante de oferta en el mercado, número de asientos, número de aviones.

No teníamos estos niveles de preocupación que tenemos en este momento, porque no teníamos tan sobredimensionado el elemento del precio de combustible. Recuerdo haber platicado con muchos de los

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 11, hoja 4, eqt

directores de las empresas en México. En el 2007, a principios, teníamos un elemento de petróleo alrededor de 70 dólares por barril, sin más no recuerdo. Y con 70 dólares por barril, los escenarios de los modelos de negocios de las empresas, se veían positivos, se veían razonablemente positivos.

Aun de las empresas que estructuralmente por su antigüedad, por las diversas circunstancias que las rodean, tienen costo de operación más caros por que la industria ya estaba reaccionando a partir de lo que vivimos en el 2006.

La entrada de nuevos competidores desde finales 2005 y el 2006, hizo obviamente que los nuevos competidores inyectaran nuevos bríos a los niveles de competencia de la industria, pero además generó inmediatamente la reacción de las empresas que estaban, desde tiempo atrás, en la industria y vimos cómo las empresas como Mexicana, Aeroméxico, empezaron a reaccionar, como todos queríamos que reaccionaran.

Es decir, un importante esfuerzo de racionalización de costos, en el que todo el mundo, de manera muy inteligente, propuso su parte. Una serie de negociaciones con los sindicatos, con los trabajadores, con los arrendadores de aviones, una racionalización importante de oficinas, de costos administrativos, renegociación de cargas financieras, etcétera.

La industria estaba reaccionando positivamente. De hecho lo sigue haciendo. Nada más que este factor nos avasalla. Se trata con demasía esfuerzo que podamos hacer. Pero hace año y medio el panorama a un precio ya alto del petróleo, pero, obviamente, no tan altos.

Creíamos nosotros, y estamos seguros de hecho, que la industria estaba reaccionando en una forma muy sana y desde luego. Las expectativas de las empresas nuevas que tienen costos laborales menores, antigüedad, pasivos laborales menores, etcétera, etcétera. Tenía ciertamente un panorama más halagador,



SUBDIRECCIÓN  
DE REGISTRO  
PARLAMENTARIO

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 11, hoja 5, eqt

pero aún las empresas tradicionales, de acuerdo a pláticas que he tenido con ellas, estaban haciendo y están haciendo lo correcto para seguir adelante.

Pero el factor que desafortunadamente se ha —coloquialmente dicho—tragado todos los esfuerzos que se ha hecho en la industria, todos los esfuerzos que han hecho los trabajadores, que han hecho los cuadros directivos. De hecho, se avasallaron los esfuerzos de los últimos. Lamentablemente, porque realmente se han hecho esfuerzos extraordinarios, desde el 2002, para sobrevivir la crisis que se vino por los atentados terroristas del 2001.

Entonces, tenemos un escenario complicado que podemos hacer...

(Sigue turno 12)

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 12, hoja 1, bjp

... se han hecho esfuerzos extraordinarios desde el 2002 para sobrevivir en la crisis que se vino por los atentados terroristas del 2002.

Tenemos un escenario complicado. ¿Qué podemos hacer? ¿Sentarnos a llorar y esperar a que la industria se colapse? Desde luego que no, algo tenemos que hacer. Por eso es extraordinariamente valioso todo lo que se ha discutido aquí. Tenemos una serie de propuestas, hemos tomado cuidadosa nota, que tiene que ver con aplicación estricta de los criterios y las políticas que nos permite la normatividad vigente.

En el tema de la seguridad estamos siendo, verdaderamente, muy duros. Es lamentable tomar decisiones como la que tuvimos que tomar esta semana de la suspensión de una aerolínea. Créanme que suspender y poner en grave riesgo la subsistencia de una fuente de trabajo son decisiones muy difíciles, pero hay que hacerlas. El valor fundamental —y así sí creo que tenemos absoluta comunidad en ideas— es la seguridad aérea, en el transporte aéreo.

Por supuesto que tomamos con claridad el mensaje que se nos ha dicho hoy. Extender nuestra supervisión a la salud financiera de las empresas es fundamental, porque la salud financiera de las empresas termina vinculándose a la salud operativa de las empresas. Por eso tenemos que extender y fortalecer esa área.

Sobreoferta, sí. Invito a Javier a que revisemos esos números de sobreoferta. Se comentó, Javier, que hay 70 por ciento de sobreoferta. Los números que nosotros tenemos es que los asientos de la Fuerza Aérea Nacional pasaron en diciembre de 2005, cuando empezaba el surgimiento de las nuevas líneas aéreas, pasaron de 18 mil 929 asientos a 27 mil. Perdónenme. De 33 mil 204 asientos a 38 mil 119 asientos, en diciembre de 2007, es quizás cuando hayamos tenido un pico de crecimiento de la oferta.

En marzo de este año vamos a ver una disminución porque ya las empresas nuevamente están reaccionando favorablemente. La inmensa mayoría. Están disminuyendo oferta o están desacelerando su crecimiento.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 12, hoja 2, bjp

Pero no lo vamos a medir en marzo porque a lo mejor sería menor. Lo vamos a medir en diciembre de 2007, eso nos da un crecimiento de la oferta de asientos de 14.8 por ciento. Mientras que los pasajeros, gracias al efecto de la elasticidad de demanda, no crecieron el 22 por ciento en este periodo como se señaló, sino crecieron el 38.2 por ciento. Pasando de 19.8 millones de pasajeros en el mercado doméstico —que es donde hemos visto el efecto de las nuevas líneas aéreas— a 27.4 millones de pasajeros.

Es decir, 14.8 por ciento más de oferta de asientos contra 38.2 por ciento de crecimiento de pasajeros. Ese es un efecto benéfico para la sociedad, por supuesto, que con una reducción de tarifas del 40 por ciento. Esa reducción de tarifas es la que hace que vuelen más pasajeros. Es decir, este fenómeno tiene elementos complicados y difíciles, pero también tiene elementos ciertamente virtuosos.

Lo que también queremos es que haya más pasajeros volando, más rutas, más conectividad y más empleos en la industria. Pero yo, con mucho gusto, revisaría esos datos porque a mí me interesa que estén correctos. Si son 70, debemos corregir. Si son 14.8 habría que hacer algunos ajustes.

Terminaría diciendo que no todo está en términos de las políticas y de los criterios de la autoridad. Hay algunas cosas. Por eso es extraordinariamente valioso que esto se realice y que se realice aquí, señores diputados. Hay varias de las cuestiones que aquí se han tratado que son extraordinariamente interesantes pero que caen en el campo de la actividad legislativa.

Nosotros quisiéramos ofrecer más elementos de transparencia. La transparencia ha sido uno de los elementos que me parecen más acertados de los planteamientos que ha hecho el doctor...la transparencia es fundamental en una sociedad como en la que vivimos.

Pero resulta que mucha de la información alrededor de la operación y de la información financiera, operativa, técnica, de las empresas está protegida, está clasificada como reservada, como confidencial por

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 12, hoja 3, bjp

una diversidad de normatividades que nos rigen: la Ley de Vías de Generales de Comunicación, la Ley de Estadística, Geografía e Informática, las leyes mercantiles y la Ley de Transparencia.

Cuando menos ahí hay cuatro cuerpos normativos que nos impiden, legalmente, ofrecer mucho más de transparencia. Ese es un tema interesante que hay que revisar.

La cuestión de los estándares de seguridad. Nosotros aplicamos los que tenemos. Si los fortalecemos, nosotros encantados de la vida. Pero como autoridad, tenemos que aplicar los que tenemos y los estamos aplicando. En los últimos cinco años hemos detenido ocho aerolíneas. Díganme, ustedes, en qué etapa de la historia de la aviación mexicana se han detenido ocho aerolíneas en cinco años. No es virtud de nadie. Es simplemente el cumplimiento de lo que dice la ley.

Si la fortalecemos, maravilloso. Nosotros encantados de la vida. La legislación aeroportuaria, es obvio, que requiere una revisión. Pero yo agradezco lo que dice Roberto Alcántara: nosotros podemos aplicar lo que está. Yo creo que en mayor medida la ley se está cumpliendo, para eso hay cámaras, para revisar lo que pusiera ser revisable.

El tema de la consolidación es importantísimo, Andrés. Me parece que ese es un tema hacia donde está caminando el mundo, hacia el tema de la consolidación. Ahí hay temas de política y probablemente legislativos que tengan que impulsar.

El tema del cambio estructural en la autoridad es un tema que ha estado presentes en la discusión desde hace tiempo. Nosotros hemos estado presentes en las discusiones y estamos totalmente abiertos a seguir participando en ellas porque creemos que hay una clara tendencia en el mundo a reestructurar las autoridades regulatorias en aviación. Es un tema en el que, quizás, México esté rezagado en su discusión y en su implementación.



SUBDIRECCIÓN  
DE REGISTRO  
PARLAMENTARIO

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 12, hoja 4, bjp

Muchas gracias, diputado Ramírez, por la oportunidad.

**El presidente diputado Jesús Ramírez Stabros:** Gracias, capitán López Meyer, director general de Aeronáutica Civil. La palabra al señor subsecretario José Antonio Mill, de la Secretaría de Hacienda.

**El José Antonio José Antonio Mill Curibreñas:** Muchas gracias, diputado presidente. Yo creo que, como si se hubiera presagiado, las dificultades y los retos tan importante que observa la industria de la aviación nunca en la historia reciente del Congreso había sonado tantos años de experiencia en el sector aeronáutico. Esto ilustra bien y es una circunstancia histórica que es importante resaltar.

También es importante lo que ha venido pasando en la industria de la aviación en los últimos dos o tres años. Los actores fundamentales de esos cambios están aquí presentes. Después de muchos años de mantener a dos de las principales líneas controladas por instituciones de gobierno, se vendieron. Lo cual, implicó un proceso difícil, cuya buena conducción desde aquí, reconocemos.

Hay muchos nuevos actores en la industria que nos han dado un mayor dinamismo, una mayor competencia y que han permitido —como nunca antes— que se incremente la posibilidad de acceso a los mexicanos a ser comunicados por este medio de transporte. Ciertamente, el nuevo entorno del sector energético ofrece dimensiones muy relevantes en esta industria y en varias otras.

Son muchos los actores involucrados. Aquí se ha comentado, desde el punto de vista estructural, desde el punto de vista de arquitectura muchos de los retos que enfrenta el sector. Son retos que, desde el lado de la autoridad, competen a muy diversas instancias. So es cierto también en la mecánica de fijación de precios. La Secretaría de Hacienda, en este tema, no actúa sola. Es un ejercicio en el que participa Pemex, en el que participa ASA.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 12, hoja 5, bjp

Pero es un ejercicio de una política que se ha venido construyendo de la misma forma por 15 años. No ha habido cambios recientes en la forma como se establecen los precios de manera global en el país. En términos generales, de 15 años para acá, ha habido un conjunto de precios que se establecen con miras a referencias internacionales. Y ha habido un conjunto de precios que se van deslizando en el tiempo.

Este desliz en el tiempo de muchos de los precios, cuando se compara con el precio internacional ha habido épocas donde el precio doméstico resulta estar por arriba del precio internacional. Ha habido épocas donde el precio doméstico se encuentra por abajo del precio internacional.

El caso más notable es el de la gasolina, donde tan temprano como el 2002, ese diferencial de precio entre el precio doméstico como el del internacional implicó —por la vía del Impuesto Especial de Producción y Servicio— una recaudación de más o menos 1.2 del PIB, con esa misma mecánica y sin un cambio y un desliz parecido, hoy resulta en una impuesto negativo por montos muy importantes que hoy, aquí, se han comentado.

Pero en términos generales, de manera constante, los precios por 15 años se han venido fijando en algunos sectores, con cambio a referencias internacionales y en algunos sectores con cambios a desliz. Es una política que, de momento...

(Sigue turno 13)



SUBDIRECCIÓN  
DE REGISTRO  
PARLAMENTARIO

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 13, hoja 1, día

... cada uno tiene una definición diferente, cada uno lo cualificó de manera distinta. Pero en este momento, si bien compartimos la importancia del sector, sentimos que esta convocatoria fue relevante. Estamos deseosos de participar en el grupo de trabajo y de poner lo que se pueda, por parte de la Secretaría, para lograr que el sector salga adelante, naturalmente lo compartimos.

El licenciado Alcántara enfatizó que la ley tiene que cumplirse, y eso se extiende también a lo tributario. El incumplimiento de la ley y la falta de reacción, por parte de la autoridad, no deben convertirse en un factor de ventaja competitiva para ninguno de los actores presentes. En esa perspectiva, actuará la secretaría con diligencia.

Si, en términos de lo que aquí se ha propuesto sobre manejar una política diferenciada en la...que se ha manejado en los últimos años, no parece ser una alternativa factible. La fórmula es transparente. Básicamente, es un precio de referencia que es del norte del Golfo de México más costos de transporte y almacenaje. Hemos estado dispuestos siempre a revisar y estamos dispuestos a continuar haciéndolo.

Si uno observa la trayectoria de precios de estos 15 años, en términos generales no se persigue un sesgo respecto de lo que cuesta la turbosina en los aeropuertos mexicanos, con lo que cuesta en los aeropuertos del resto del mundo. Estamos dispuestos a revisarlo.

Si hubiesen deficiencias en la fórmula, estamos dispuestos a ajustarla, modificarla y estudiarla. Hemos estado abiertos. Hemos tenido reuniones multilaterales y bilaterales con muchos de ustedes. Vale la pena seguirlo haciendo para que estemos todos tranquilos respecto a que, a nivel de la fórmula, no hay una problemática.

Ya hay factores kilómetro fijo. Lo que pasa es que la turbosina se mueve a diferentes aeropuertos de diferentes localidades y eso resulta en variaciones en el costo de transporte. Pero si hay forma de enriquecer

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 13, hoja 2, día

la fórmula, estamos dispuestos a revisarlo. Estamos dispuestos a sentarnos junto con Pemex y con Asa para ver si hay áreas de oportunidad en los temas de manejo.

Si la autoridad está siendo ineficiente en el procesamiento de las devoluciones de IVA, también estamos dispuestos a sentarnos para revisarlo y simplificar el proceso.

En suma, queremos enfatizar que no ha habido cambios. La fórmula es pública, los factores son perfectamente auditables y la secretaría en ese tema —y en cualquier otro que esté en sus manos— ayudará a que esta industria siga con el dinamismo, con el impacto en la economía, el impacto en la mejora del país.

Estamos en la mejor disposición de participar. Lo hemos estado en fechas recientes, lo estamos ahorita, estamos concientes de la urgencia y estamos a su disposición para darle seguimiento a los temas que aquí se han planteado.

Muchas gracias, presidente.

**El presidente diputado Jesús Ramírez Stabros:** Muchas gracias, licenciado José Antonio Mill Curibreñas, subsecretario de egresos de la Secretaría de Hacienda.

Aquí tengo un espacio libre porque no vino la Secretaría de Economía y seguía su intervención, lo que nos va a ahorrar tiempo.

Le quiero dar la bienvenida al diputado Rafael Franco, que se acaba de integrar a la mesa. Y darle la palabra, antes de hacer una conclusión por parte del presidente y plantear algunos compromisos por parte de la comisión, al diputado Tomás del Toro.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 13, hoja 3, día

**El diputado Tomás del Toro del Villar:** Gracias, diputado Stabros. Ya lo comentaron y coincidió en la exposición de muchos de quienes hicieron uso de la palabra y quiero dejarlo bien marcado.

Definitivamente es un conflicto que no está aislado, que tiene que ver con Hacienda. Seguramente, con Turismo. Definitivamente, con el transporte. Pero también lo citaron quienes, de manera muy responsable y comprometida como en ninguna otra industria se ha podido escribir, los trabajadores del medio.

Los trabajadores del medio han sido comprometidos, muy responsables y de manera incondicional han participado para tratar de encontrar alguna garantía de estabilidad. En ese sentido, y muy respetuosamente, solicitaría a mis compañeros diputados la participación en esa transversalidad del tema.

Seguramente se evaluará la participación de las comisiones que se involucren en los temas que cité. Pero definitivamente la Comisión de Trabajo y Previsión Social está obligada a participar en estos trabajos. Por lo que muy respetuosamente les solicitaría tomar nota para involucrar a la comisión en estos trabajos.

Como ustedes saben, yo soy presidente de la Comisión de Trabajo y Previsión Social, y considero responsable participar en esto. Gracias.

**El presidente diputado Jesús Ramírez Stabros:** Muchas gracias, diputado Tomás del Toro.

Habrà, probablemente, necesidad de profundizar temas. Habrà necesidad hasta de replicas. Sin embargo, me parece que el foro ha sido un éxito. No exagero en decir que este es el foro de aviación más importante que hemos tenido. Y es algo que ya se veía venir.

Como decía Octavio Paz: “cuando la realidad surge inexorablemente, lo único que queda es hacerle frente. Aunque las determinaciones están dadas”. Esto se veía venir, porque la crisis de la aviación se ha venido cantando, gritando desde hace mucho tiempo. Carecemos de una estructura acorde con tamaño que tiene hoy la aviación nacional, a la importancia que tiene la aviación nacional.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 13, hoja 4, día

México es uno de los países que tiene el mayor potencial de crecimiento en el mundo en esta materia, porque tenemos muy poco crecimiento en los años anteriores. Sin embargo, nuestra posición como país líder en América Latina en muchos temas y nuestra posición geográfica, también representan un potencial muy importante para esta industria.

Es sabido por todos que la industria, como tal, no se reconoce. Se reconoce como un tema aleatorio y es un asunto auxiliar en otras industrias que sí tienen el reconocimiento de industria, como la industria del turismo. Pero la aviación es por sí misma una industria. Una industria que tiene connotaciones de estado, de seguridad nacional, de soberanía.

Competimos permanentemente contra estados que tienen a la aviación como algo prioritario para su desarrollo, que lo ven como un asunto estratégico y hasta la subsidian. Estados que la protegen, que tienen un ámbito de protección desde el estado, con preferencias. Y con esa aviación compete México todos los días, con las desventajas que tenemos.

Muchos años han pasado oyendo discursos y viendo enfrentamientos, donde hemos tenido diálogos de sordos, en muchos sentidos. El siguiente foro debe de ser un foro que dé con las ideas de las iniciativas que debe haber. Habrá que recordar que hay una autoridad competente, que es la autoridad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a la que compete actualizar las cosas.

Este foro es una muestra de que el Poder Legislativo toma cartas en el asunto. Al principio del foro, hice algunas propuestas que ya están presentadas en iniciativas y otras que vendrán, como lo es la creación de un consejo nacional aeronáutico, donde tendrá que haber una transversalidad en el sector y tendrá que tener participación la gente que represente los intereses del sector.

Habrá la necesidad de darle a la autoridad aeronáutica un andamiaje jurídico distinto, un presupuesto distinto que...

(Sigue turno 14)

... que representan el sector todo.

Habrá también la necesidad de darle a la autoridad aeronáutica un andamiaje jurídico distinto, presupuesto distinto que, efectivamente, nosotros desde el Presupuesto Federal mandamos un presupuesto mayor, a final de cuentas los ingresos que se generan en la industria de la aviación por vía de impuestos, todos esos van a una bolsa de Hacienda y luego Hacienda los reparte de acuerdo a criterios de Hacienda, no a criterios aeronáuticos. Eso genera también una precariedad en la autoridad aeronáutica muy peligrosa cuando se trata de las situaciones que competen a la seguridad aérea, por ejemplo.

Y bueno, ahí hay que reconocer el trabajo de la Dirección General de Aeronáutica Civil que con esa precariedad de insumos y de presupuesto, han sido capaces, efectivamente, de aplicar la ley y manejar las cosas a favor de la seguridad de los usuarios, que es la seguridad aérea.

Tendremos en breve la convocatoria, una segunda convocatoria. Yo espero y aquí aprovecho las instancias de gobiernos que nos acompañan para que nos ayuden a convocar, a ver si a ustedes si les hace caso la Secretaría de Economía y puede venir y podemos transmitirles que la aviación es importante para la economía del país y puedan venir algunos otros organismos de gobierno que tienen que ver con el tema. Efectivamente podría ser la Secretaría de Energía y desde luego habría que ver también la voz de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y probablemente de los representantes de los aeropuertos respecto al tema aeroportuario, que es un tema común que ha ahondado —de acuerdo a lo aquí dicho— la crisis también en esa área muy importante. Contrastan las noticias de utilidades de los grupos aeroportuarios con lo que aquí en esta mesa se ha expresado.

Yo me congratulo mucho por este foro, yo creo que es un punto de partida fundamental. Reitero la disposición del Poder Legislativo en este tema. Sabemos que depende hoy la actualización mucho del empuje de los poderes, en este caso el Legislativo pone su parte. Iremos y esperaremos también las recomendaciones, las posiciones del sector hacia dónde debemos de caminar con la actualización de las

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 14, hoja 2, bpg

leyes que concurren en el ámbito aeronáutico y crear, ahora sí, de una vez por todas, una industria nacional fuerte para el bien de nuestra república.

Agradezco a todos los presentes su participación, sus aportaciones valiosísimas. Dejo la voz al presidente de la comisión para que nos haga favor de clausurar el evento.

**El presidente diputado Rubén Aguilar Jiménez:** Agradeciendo la presencia y las opiniones de quienes han participado, consideramos oportuno señalar que este evento podríamos clasificarlo como una reunión que tienen algunas aristas de carácter específico que hay que reconocer.

En este momento no hay un organismo vivo que esté exactamente en condiciones de reunir a todos los actores que... esta mesa para efectos de la toma de decisiones y acuerdos en relación a los problemas aquí planteados.

Esta reunión podría plantearse que quizá sea básicamente clasificada como el planteamiento del problema o el conjunto de los problemas que aquí se han esbozado, lo que obliga a una reunión que pueda llegar a ser de acuerdo o de vinculación en las decisiones oficiales y decisiones particulares de las empresas sobre la toma de medidas que tengan que ver con evitar los peligros —efectivamente— de carácter más negativos en cuanto a las situaciones que aquí se han expresado.

No es sencillo pensar que aquí se venga a decir que hay que regresar al precio anterior de los combustibles y de manera sencilla pensar que el mundo es otra vez distinto, porque si el aumento al petróleo beneficia a México, habrá que pensar que necesariamente tenemos que establecer medidas, formas específicamente de carácter particular que tengan que ver con la adecuación de la industria y del transporte aéreo que tenga que ver con las empresas y con todo el manejo, que permita que este asunto sea un problema ordinario que debe ser con inteligencia y con organización y decisiones colectivas resuelto.

**Comisión de Transportes**

*Reunión de trabajo de la Subcomisión de Transporte Aéreo*

Jueves 12 de junio de 2008

Turno 14, hoja 3, bpg

Y por supuesto, entonces esta Cámara se ofrece para que, en ausencia de un órgano oficial o particular de toma de decisiones colectivas, pueda ser escenario otra vez de una reunión. Los estaremos convocando a una nueva reunión ahora sí con propuestas de solución, de acuerdos y de arreglos que permitan que este asunto se pueda ir practicando, para que no vengan nada más aquí funcionarios del gobierno a tomar nota para después llegar y discutirlo en mesas de trabajo que no sabemos qué ruta van a seguir, sino efectivamente para que se pueda tener la posibilidad aquí de buscar una interlocución de acuerdo que vaya más allá de la posibilidad de una gestión ordinaria por separado de cada uno de los actores o de las empresas.

Quisiéramos plantear que quede pendiente cuándo sería la siguiente reunión. La clasificaríamos como una reunión de trabajo promovida por la Subcomisión de Transporte Aéreo de la Comisión de Transportes. Por supuesto estaríamos diciéndoles a ustedes cuándo sería por oficio. Estaríamos pensando que las otras instancias oficiales que faltaron deberían ser convocadas ya con este requerimiento y con el esbozo, y que aquí todo mundo piensa que es importante que todos participen y por supuesto, el conjunto de las instancias que tengan que ver con los asuntos alrededor de los problemas no nada más el del precio del combustible, sino de los otros problemas aquí planteados, puedan contemplarse también para que se inviten a instancias de concesionarios o de aeropuertos oficiales.

Y por supuesto, la idea de que vengan incluso los trabajadores del transporte aéreo que seguramente puedan tener informaciones semejantes a las que tienen los directivos de las empresas. Estaría pensándose que lo antes posible estaríamos en esta Cámara, la Comisión de Transportes convocando para una nueva reunión. Les avisaríamos.

Por tal motivo, en esas condiciones, damos por clausurados los trabajos del día de hoy. Muchas gracias.

---o0o---