



COMISIÓN DE TRANSPORTES

COMPARECENCIA DEL TITULAR DE SCT
23 DE OCTUBRE DE 2007

**DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, CORRESPONDIENTE A LA
COMPARECENCIA DEL DR. LUIS TÉLLEZ KUENZLER, TITULAR DE LA
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, EFECTUADA EL 23 DE
OCTUBRE DE 2007**

**Informe de la comparecencia del dr. Luis Téllez Kuenzler, titular de
la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, celebrada el 23 de
octubre de 2007**

A las 16:00 horas del 23 de octubre de 2007, en el salón Legisladores de la República (salón verde), del palacio legislativo de San Lázaro, se reunieron los diputados integrantes de la Comisión de Transportes, de conformidad con la convocatoria publicada en la *Gaceta Parlamentaria*, año X, número 2368, martes 23 de octubre, con fundamento en el párrafo primero del artículo 93 constitucional y de acuerdo con lo establecido en el numeral cuatro del artículo 45 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, de conformidad con las siguientes bases:

Primera. El titular de la SCT hará una primera intervención hasta por 10 minutos.

Segunda. Las preguntas de los integrantes de la Comisión de Transportes se plantearán por grupos parlamentarios de cada ronda hasta por 5 minutos cada pregunta.



COMISIÓN DE TRANSPORTES

COMPARECENCIA DEL TITULAR DE SCT
23 DE OCTUBRE DE 2007

Tercera. Una vez concluido el planteamiento de la ronda correspondiente de todas las preguntas de los grupos parlamentarios representados en la comisión, el titular de la SCT dará respuesta a cada una de las intervenciones de los diputados por cada ronda, con una duración de hasta 15 minutos.

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

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

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

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

Octava. La comparecencia del titular de la SCT se celebrará el 23 de octubre, a las 16:00 horas, en el salón Legisladores de la República (salón Verde) del Palacio Legislativo de San Lázaro. El secretario de Comunicaciones y Transportes será convocado por la Presidenta de la



COMISIÓN DE TRANSPORTES

COMPARECENCIA DEL TITULAR DE SCT
23 DE OCTUBRE DE 2007

Conferencia para la Dirección y Programación de los Trabajos Legislativos.

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

Los diputados de la Comisión de Transportes asistentes a la reunión fueron: Aguilar Jiménez Rubén, Delgado Osoy Alejandro Enrique, Irigorri Durán Enrique, Lemarroy Martínez Juan Darío, López Becerra Santiago, Caballero Camargo Gustavo Fernando, Ramírez Stabros Jesús, Amezola Fonseca Gerardo, Barajas López Ramón, Dávila García Francisco, Del Toro del Villar Tomás, Del Valle Toca Antonio, Franco Melgarejo Rafael, González Ruíz Felipe, Lizárraga Peraza Víctor Manuel, López Barriga Erick, Luna Murguía Alma Lilia, Malagón Ríos Martín, Mollinedo Hernández Agustín, Montes Sánchez Fabián Fernando, Muñoz Serna Rogelio, Paredes Rodríguez Francisco Javier, Romero Guzmán Rosa Elia, Sánchez Cabrales Rafael Elías, Toledo Luis Jorge, Uscanga Cruz Robinson y Velasco Pérez Juan Carlos.

El objeto de la reunión fue que el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) proporcionara información referente a la venta de Aeroméxico y los distintos efectos e implicaciones para la aviación nacional, la

industria aeronáutica, las concesiones y demás competencias del Ejecutivo Federal en el transporte aéreo.

El dr. Luis Téllez Kuenzler realizó una presentación de “cómo está la situación del mercado de la aeronáutica mexicana, la aeronáutica mexicana en general, y como lo ordena esta Junta Directiva, después responder a los cuestionamientos” de los diputados.

En primer lugar expuso que el mercado de la aeronáutica nacional tiene troncales, Aeroméxico y Mexicana, líneas de bajo costo, líneas regionales y vuelos de fletamiento”.

Precisó que se esperaba cerrar el 2007 con alrededor de 28 millones de pasajeros, en términos de carga, con 665 millones de toneladas, tanto en carga internacional como en carga nacional.

Comentó que el 79 por ciento de los pasajeros en México que utilizan transporte aéreo son del decil de ingresos más alto, mientras que el 10 por ciento por el noveno”. Sin embargo, comentó que existen 56 millones de viajeros que usan el autobús para distancias mayores a 900 kilómetros, por lo que las aerolíneas de bajo costo tienen precios comparables, por lo que existe una oportunidad de mercado.

Apuntó que el número de pasajeros que trasladaron Aeroméxico y Mexicana pasó de 65 a 48 por ciento, de 2005 a 2006. Por lo que declaró: “a mí sí me llama la atención que la Comisión Federal de Competencia no haya permitido que Mexicana hiciera una oferta en firme de ninguna manera hubiera representado una concentración de tipo monopolístico y creo que hubiera fortalecido a las líneas aéreas...inclusive se podía haber pedido a las dos aerolíneas que se hubieran fusionado, si es que hubiera ganado Mexicana, que vendieran su participación en Click y en Aerolitoral, que son dos líneas complementarias que tienen cada una de ellas, pero en fin, la Comisión Federal de Competencia no lo autorizó, desde un punto de vista de política aeronáutica nosotros teníamos otra opinión.”

Especificó “que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene facultades y responsabilidades como un agente regulador de la aviación en México; debe limitarse a asegurar el buen funcionamiento de la aviación, asegurar la operación de las aerolíneas, asegurar la seguridad —valga la redundancia— y sobre todo, garantizar esto para los pasajeros y la aviación en general. en estas responsabilidades que son las que nos marca la ley, no incluye la venta de las acciones de la posición accionaria que tenía el IPAB y fue el IPAB el encargado de vender Aeroméxico, de acuerdo a la propia ley que reglamenta y que rige las acciones de ese instituto financiero de nuestro país.”

Precisó que las herramientas de regulación con que cuenta la SCT son los estándares básicos de operación, las rutas y los slots, el control de la turbosina y

del gas avión. Asimismo, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, emite la normatividad, otorgamos concesiones, permisos y autorizaciones aeronáuticas y verifican su cumplimiento.

En la parte financiera, comentó que Aeroméxico mostró una pérdida entre enero y julio de 1.2 miles de millones de pesos. Parte de la razón es el incremento en el precio de la turbosina, pues alrededor del 31 por ciento de los ingresos de la aerolínea se destinan al pago de combustible. Destacó que con relación a la Terminal 2, el cambio de Aeroméxico en el mes de enero.

Finalmente, solicitó la aprobación de un incremento de 231 plazas adicionales para la Dirección General de Aeronáutica Civil...esto va a implicar un aumento de 260 millones de pesos en gasto corriente, necesario para la seguridad y la inversión para una aeronáutica más segura en nuestro país.

A continuación el diputado Rubén Aguilar Jiménez, presidente de la Comisión de Transportes nombró a los oradores inscritos para la primera ronda: diputados Alejandro Delgado Osoy, Erick López Barriga, Jorge Toledo Luis, Rubén Aguilar Jiménez y José Manuel del Río Virgen.

El diputado Alejandro Delgado Osoy solicitó al dr. Luis Téllez Kuenzler “explicarnos cómo será después de la venta de Aeroméxico el incremento de la calidad de los servicios de esta aerolínea y también qué se prevé para que la otra línea troncal mexicana pueda elevar la calidad, si hay algunos compromisos ya

previstos antes de la venta de Aeroméxico. En cuestión de competitividad, después de esta venta, ¿qué se prevé?, ¿qué pasa con los sindicatos de trabajadores, principalmente los de Aeroméxico?, ¿qué garantías tienen? o ¿qué beneficios van a tener con esta venta a este consorcio?

El diputado Erick López Barriga solicitó la opinión del titular de la SCT con relación “a la opinión que dio la Comisión Nacional de Competencia respecto de la compra de Aeroméxico por parte del Grupo Banamex.

¿Cuál es el destino que van a tener los recursos que se estarían recibiendo?

Finalmente solicitó conocer cómo una empresa como Aeroméxico con 105 aeronaves, donde un B-777 cuesta entre 200 y 250 millones de dólares, se vende en 105. Por lo anterior apunto: “me gustaría tener la opinión de ustedes, que me dijeran cómo se distribuye, cuál es la visión a mediano y largo plazo de la aeronáutica y qué destino creen ustedes que va a tener la aeronáutica en este país.”

El diputado Jorge Toledo Luis preguntó por qué, si los grandes desarrolladores en el mundo de aeronáutica están juntándose y creando grandes potencias aeronáuticas, en el país no permitimos tener una empresa aeronáutica fuerte. ¿Cuál es su opinión con relación a la definición que tomó la Comisión Nacional de Competencia, respecto a no permitir que Mexicana y Aeroméxico se juntaran?

El diputado Rubén Aguilar Jiménez destacó que ante la adquisición de Aeroméxico por City Group Banamex era necesario establecer la seguridad de que es México quien controla los cielos, que no se ha vendido a través de una empresa o de artefactos voladores que tienen la bandera nacional y que por supuesto, ya responden a la propiedad e intereses de otro tipo.

El diputado José Manuel del Río Virgen preguntó “¿por qué Banamex se queda con Aeroméxico si Banamex estuvo en el Fobaproa?, cuando a los que estuvieron en el Fobaproa no les pueden vender sus casas. Banamex que estuvo en el Fobaproa le pueden vender los aviones. Y como decía el diputado Erick Barriga claramente, un avión vale 225 millones de dólares solamente. Una flotilla de 105 aviones ¿cuánto cuesta?”

Para dar cumplimiento a la base tercera del acuerdo de la comisión, el dr. Luis Téllez Kuenzler respondió los cuestionamientos. En primer lugar, destacó que la competitividad y la calidad de los servicios que ofrecen las dos líneas aéreas troncales de México, sin lugar a dudas se están incrementando por la competencia.

Con relación a los sindicatos, destacó que tienen la ventaja de que con la participación del sector privado en Mexicana y Aeroméxico se “va a dar mayor empleo y mejores condiciones de empleo.”

Subrayó que en cuanto al rumbo aeronáutico del país “tenemos primero que asegurarnos que tengamos unos estándares básicos de operación, y en esto lo que es fundamental es que tengamos seguridad”. En segundo lugar, “tenemos que abrir y continuar con las rutas que tenemos, que sean rutas competitivas, es decir que tengan la suficiente competencia entre las distintas aerolíneas para que los pasajeros puedan tener precios adecuados, y al mismo tiempo lograr que los aeropuertos tengan mayor capacidad instalando mejores equipos, equipos de última generación, como el que se acaba de instalar en el aeropuerto de Toluca, y que esto permita que haya más aterrizajes bajo condiciones difíciles.”

Recalcó que “como responsable de la parte operativa de seguridad de política aeronáutica me llama la atención que con la reducción que hubo en la participación de Aeroméxico y Mexicana, de más del 60 por ciento al 48 por ciento en el último año, la Comisión de Competencia no haya permitido que Mexicana hiciera una oferta en firme, y yo creo que se hubiera podido hacer una oferta en firme quitándole ciertos derechos de aterrizaje y despegue”.

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

empresa son negativos...la gran mayoría de estos aviones están bajo un esquema de arrendamiento financiero.

“Si los nuevos accionistas de Aeroméxico deciden cambiar al director operativo de Aeroméxico, lo tiene que aprobar la Dirección General de Aeronáutica Civil...podemos revisar las condiciones, el estatus de la ley.

Aclaró que “el grupo de inversionistas que forma fideicomiso en Banamex, son los que detentan la mayoría y todos son mexicanos y por lo tanto los cielos los controlamos en México”. Sin embargo, consideró “importante que las autoridades que hicieron la transacción estén con ustedes y les den una respuesta. Y también la Comisión Federal de Competencia que les dé respuesta de por qué no se pudo lo de Mexicana.”

El diputado Rubén Aguilar Jiménez, presidente de la Comisión de Transportes, para cumplir la base quinta del acuerdo, mencionó a los oradores inscritos para la segunda ronda de preguntas: el diputado Franco Melgarejo, del PRD; diputada Rosa Elia Romero, del PT; diputado Francisco Javier Paredes, del PAN y diputado Jesús Ramírez Stabros, del PRI.

El diputado Franco Melgarejo comentó que grupo Banamex es propiedad de City Bank y es por ello que la primera recomendación es que se garantice la soberanía nacional. También asimismo, dentro de las facultades que usted tiene para revisar y tener en sus manos la concesión de Aeromexico, que sea posible la revisión de

la fórmula de esa venta de acuerdo al valor fijo y al valor variable que se hizo, porque en el texto es poco claro cuando se afirma que el valor del precio variable se determina en función de una diferencia positiva y hay que garantizar a través de esto el buen funcionamiento de la misma aerolínea de Aeromexico y creo y lo pido, de acuerdo a sus facultades nada más, que tiene en la concesión la SCT.”

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

“¿Cuál es el nivel de intervención de la Secretaría a su cargo en la regulación, supervisión y organización de los aeropuertos mexicanos? ¿Qué medidas específicas de evaluación de la calidad y efectividad ha tomado el gobierno con respecto a la prestación de servicios de los aeropuertos en el territorio nacional? ¿Y hasta qué punto se consideran sitios estratégicos de seguridad nacional y de seguridad ciudadana?”

El diputado Francisco Javier Paredes comentó que “luego de haber terminado los plazos de la OPA, de la oferta pública de adquisiciones y tener el resultado de un ganador, ha iniciado una nueva etapa del debate político de este proceso. Al

respecto queremos comentar lo siguiente: creemos que el marco legal parlamentario tiene las condiciones específicas para dar seguimiento a las objeciones que en su caso se presenten sobre este proceso.

“En la Comisión de Vigilancia de la Auditoría Superior de la Federación se puede solicitar se integre en su programa de trabajo una auditoría al proceso de venta y a todos los entes involucrados.”

Asimismo, preciso que si “al culminar este proceso de desincorporación de las líneas aéreas de México, ¿podría usted comentarnos sobre la política de Estado que instrumentará la Secretaría de Comunicaciones y Transportes?”

Finalmente, solicitó la opinión de la SCT con relación al informe que emitió la Comisión Federal de Competencia, respecto a la falta de competitividad en los aeropuertos de México.

El diputado Jesús Ramírez Stabros comentó que “no existe en México el bajo costo. Son bajas tarifas de aerolíneas que dan bajas tarifas, el bajo costo es un concepto de negocio que tiene que ver con eficiencia, con productividad, que tiene que ver con un tema que implica infraestructura, que implica un planteamiento distinto del país en este sentido

Precisó que la venta de Aeroméxico involucra a la aviación nacional, por lo que implica forzosamente la participación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el sentido de la conducción de la aviación nacional.

En el mismo sentido señaló que a pesar que el dr. Téllez informó a la Cámara de Diputados sobre la no competencia de la dependencia con relación al asunto, durante la comparecencia opinó sobre la venta de Aeroméxico. Asimismo, recordó que las acciones que se pusieron en venta no tendrían ningún valor sin la concesión y esto último es responsabilidad de la SCT.

Mencionó que “la empresa se vendió a través de la Bolsa Mexicana de Valores para evitar el pago de impuestos, en una fecha anterior a que empiece por cierto, a surtir efecto al Nueva Ley Fiscal que eliminaría por supuesto deducciones.”

Con relación al crecimiento de las líneas troncales en el país, preguntó si como titular de la SCT podría garantizar dicho crecimiento. Pues la mayor participación del mercado la han tendido las aerolíneas extranjeras.

Finalmente añadió, “habría que preguntar también la intención que ha sido anunciada desde hace mucho de LAN Chile, de poder entrar y ser el socio operador”.

El dr. Luis Téllez Kuenzler respondió que “De ninguna manera creo que se puede acusar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de omisión, en un tema en el cual la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no tiene ninguna atribución legal. Las atribuciones legales, para la venta de acciones del IPAB están dadas por la Ley del IPAB, y la venta de acciones que se realicen a través de operaciones en el mercado de valores, están dadas por la Ley del Mercado de Valores, no están dadas en la Ley de Aviación Civil.”

En cuanto a las concesiones dijo: “en primer lugar no se estaba transfiriendo una concesión, sino que lo que se transfirió fueron las acciones de una empresa que tenía una serie, tenía dos concesiones en dos empresas que estaban, que forman parte del consorcio Aeroméxico y por lo tanto no hubo cambio en la titularidad misma de la concesión.

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

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

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

“Por lo tanto, creo un poco atrevido el que se diga que la Secretaría no cumplió con sus funciones.”

Asimismo, precisó: “las aerolíneas deben de verse como otra actividad,...la obligación del gobierno de la República es claramente hacia el gasto social, hacia aquellas actividades que no pueden ser realizadas por el sector privado y no a subsidiar una línea aérea.”

En el mismo sentido mencionó que “al dar recursos fiscales para que una aerolínea sobreviva, al que estamos subsidiando es al usuario del decil más alto de ingresos de este país”.

Con relación a la pregunta del diputado Paredes mencionó que “la política de estado aquí es en primer lugar y ante todo, la seguridad del pasajero el que los aviones estén en óptimas condiciones, el que los aviones puedan volar adecuadamente, el que los pasajeros se puedan subir a un avión y se sientan tranquilos.

“La segunda, es la interconexión, la conexión entre las distintas ciudades... y claramente se ha logrado esto en los últimos años.”

Asimismo ofreció revisar con la Comisión de Transportes “los resultados de la regulación de los aeropuertos, las inversiones que se han hecho...podemos abrir los papeles de qué es lo que se ha invertido, en qué se ha invertido, en qué aeropuerto se ha invertido y lo que se ha hecho es muy transparente.”

El diputado Rubén Aguilar Jiménez, presidente de la Comisión de Transportes clausuró la comparecencia.



COMISIÓN DE TRANSPORTES

COMPARECENCIA DEL TITULAR DE SCT
23 DE OCTUBRE DE 2007

Dip. Rubén Aguilar Jiménez
Presidente

Dip. Alejandro Enrique Delgado
Oscay
Secretario

Dip. Enrique Iragorri Durán
Secretario

Dip. Marcos Salas Contreras
Secretario

Dip. Juan Darío Lemarroy
Martínez
Secretario

Dip. Gustavo Fernando
Caballero Camargo
Secretario

Dip. Jesús Ramírez Stabros
Secretario

Dip. Santiago López Becerra
Secretario



COMISIÓN DE TRANSPORTES

COMPARECENCIA DEL TITULAR DE SCT
23 DE OCTUBRE DE 2007

INTEGRANTES:

**Dip. Jesús Sergio Alcántara
Núñez**

Dip. Gerardo Amezola Fonceca

Dip. Ramón Barajas López

Dip. Francisco Dávila García

Dip. Tomás Del Toro del Villar

Dip. Antonio Del Valle Toca

Dip. Rafael Franco Melgarejo

Dip. Felipe González Ruiz

**Dip. Víctor Manuel Lizárraga
Peraza**

Dip. Erick López Barriga

Dip. Alma Lilia Luna Munguía

Dip. Martín Malagón Ríos



COMISIÓN DE TRANSPORTES

COMPARECENCIA DEL TITULAR DE SCT
23 DE OCTUBRE DE 2007

**Dip. Agustín Mollinedo
Hernández**

**Dip. Fabián Fernando Montes
Sánchez**

Dip. Rogelio Muñoz Serna

**Dip. Francisco Javier Paredes
Rodríguez**

Dip. Gloria Rasgado Corsi

Dip. Rosa Elia Romero Guzmán

**Dip. Rafael Elías Sánchez
Cabrales**

Dip. Jorge Toledo Luis

Dip. Robinson Uscanga Cruz

Dip. Juan Carlos Velasco Pérez