



## **ACTA DE LA REUNIÓN DE TRABAJO DEL COMITÉ DE COMPETITIVIDAD CELEBRADA EL 10 DE SEPTIEMBRE DE 2008**

A las 12:15 horas del miércoles 10 de septiembre de 2008, en el salón B del Edificio G del Palacio Legislativo de San Lázaro, se reunieron los diputados integrantes del Comité de Competitividad, de conformidad con la convocatoria publicada en la Gaceta Parlamentaria, para el desahogo del siguiente orden del día:

### **1. REGISTRO DE ASISTENCIA**

Se pasó lista de asistencia, encontrándose presentes los diputados Mariano González Zarur, presidente; Ernesto Ruiz Velasco de Lira, José Luis Gutiérrez Calzadilla, secretarios; Carlos Augusto Bracho González, Carlos Alberto García González, Rubí Laura López Silva y Eduardo Sánchez Hernández, integrantes.

### **2. LECTURA DEL ORDEN DEL DÍA.**

El diputado secretario Ernesto Ruiz Velasco de Lira dio lectura al orden del día, el cual puso a consideración de los miembros presentes del Comité, aprobándose por unanimidad.

### **3. PRESENTACIÓN DE LOS GRUPOS AEROPORTUARIOS SOBRE LA SITUACIÓN COMPETITIVA DEL SECTOR.**

El presidente del Comité, diputado Mariano González Zarur, agradeció la presencia de los diputados presentes, así como la de los invitados especiales: Adolfo Castro Rivas, director de Planeación Estratégica y de Finanzas del Grupo Aeroportuario del Sureste, Jorge Sales Martínez, director general del Grupo Aeroportuario del Pacífico y Manuel de la Torre Meléndez, director jurídico del Grupo Aeroportuario Centro Norte.

Adolfo Castro Rivas, director de Planeación Estratégica y Finanzas de Aeropuertos del Sureste, agradeció a los integrantes del Comité por darles la oportunidad de presentar la situación de los Grupos Aeroportuarios.



## **ACTA DE LA REUNIÓN DE TRABAJO DEL COMITÉ DE COMPETITIVIDAD CELEBRADA EL 10 DE SEPTIEMBRE DE 2008**

Señaló que el gobierno federal vendió las acciones de los grupos aeroportuarios y recibió a cambio dos mil 670 millones de dólares. Parte de lo que es la tarifa y parte de lo que es la fijación de los precios de los aeropuertos se derivan de esta cantidad inicial que el gobierno recibió a cambio de las acciones de las empresas. Además de estos dos mil 670 millones, el gobierno federal recibe anualmente el 5 por ciento de los ingresos de cada una de las empresas, lo que significa el 20 por ciento a la fecha de la utilidad de las mismas.

Comentó que el gobierno dividió el país en 4 regiones, integrando 58 aeropuertos en 5 grupos: Cd. de México (1), Aeropuertos y Servicios Auxiliares (23), Grupo Aeroportuario del Centro Norte (13), Grupo Aeroportuario del Pacífico (12) y Aeropuertos del Sureste (9). Los grupos fueron integrados por aeropuertos tanto rentables como poco rentables, con el compromiso de llevar a cabo la operación y elevar los estándares de calidad y eficiencia de todos los aeropuertos.

Manifestó que la tarifa máxima se fija por parte del gobierno federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En el caso del aeropuerto de Cancún la tarifa máxima es de 122.53 pesos, en Bajío, Aguascalientes y Tijuana es de 83.12 pesos, y en Zihuatanejo 136.54 pesos. Estos son los ingresos máximos que cada uno de los aeropuertos puede obtener por pasajero, por todos los servicios que otorga, ya sea aterrizaje, plataforma, pasillos, renta de espacios de oficina, todo lo que tiene que ver con la parte de plataforma. En promedio, la Tarifa Máxima ponderada de los tres Grupos Aeroportuarios es de tan sólo 116 pesos por pasajero. Que representa el 15 por ciento en promedio del costo de un boleto en destinos nacionales, el 85 por ciento restante del costo de los boletos se origina por la aerolínea e impuestos.

Adolfo Castro presentó un estudio de la empresa Jacobs Consultancy, una de las consultoras más grande del mundo, donde se hace un análisis de costos entre los 50 aeropuertos más importantes del mundo. De acuerdo con el estudio, en el 2007 las tarifas que cobraron los aeropuertos en México fueron entre 63 y 45 por ciento menores que las de aeropuertos en ciudades como Toronto, Nueva Jersey, Atenas, Vancouver y Nueva York.



## **ACTA DE LA REUNIÓN DE TRABAJO DEL COMITÉ DE COMPETITIVIDAD CELEBRADA EL 10 DE SEPTIEMBRE DE 2008**

Asimismo, el estudio de competitividad del Foro Económico Mundial, presentado en Davos, ubica a México en el lugar 114 de 124 países en términos tarifarios. Dicha posición no es el resultado del costo de uso de aeropuerto, sino de factores como los pagos por concepto del Derecho por Servicios Migratorios (DSM), el Derecho de No Inmigrante (DNI), el Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) y el Impuesto al Valor Agregado (IVA).

Ejemplificó con el caso de la ruta Cancún-Toluca, un vuelo sencillo tiene un costo total de mil 371 pesos, de estos 556.7 pesos corresponden a impuestos. Normalmente se pretende asimilar estos impuestos a lo que el aeropuerto carga. La realidad es que son 165 pesos por cargo de combustible, 100 pesos por cargo de documentación, 13 pesos por cargo de revisión de equipaje. Estos tres conceptos corresponden a la aerolínea.

Lo que le corresponde al aeropuerto es la tarifa de uso de aeropuerto, 154 pesos. Posteriormente está el IVA que le corresponde al gobierno federal. Sólo 150 pesos de los mil 371 es lo que realmente significa el costo aeroportuario y esto representa el 11 por ciento del costo total del boleto.

Otros ejemplos que señaló fueron las rutas de Guadalajara-Tijuana, Guadalajara-Monterrey, Guadalajara-Ciudad de México, que en promedio el costo aeroportuario promedia 17 por ciento del total del costo del boleto.

De acuerdo con los Grupos Aeroportuarios, a pesar de que el Rendimiento al Capital de los aeropuertos ha sido de 2.8 por ciento, el cual es inferior al de los CETES, y de que el 30 por ciento de los aeropuertos concesionados no son rentables, los Grupos continúan llevando a cabo inversiones para mejorar el Sistema Aeroportuario.

Señalaron que su objetivo es lograr que las líneas aéreas tengan transparencia en lo que realmente cargan en el boleto de avión y que se especifique claramente qué le corresponde a cada quien.



## **ACTA DE LA REUNIÓN DE TRABAJO DEL COMITÉ DE COMPETITIVIDAD CELEBRADA EL 10 DE SEPTIEMBRE DE 2008**

Terminada la exposición, se inició una ronda de preguntas y repuestas. El diputado Carlos Augusto Bracho González cuestionó por qué el aeropuerto de Tijuana tiene un costo bajo de 83.12 pesos, a diferencia de otros aeropuertos. También preguntó si algunos aeropuertos le pertenecen al gobierno mexicano. Finalmente quiso saber de quién dependía las torres de control.

Adolfo Castro Rivas manifestó que en el caso de Tijuana, al igual que en todos los aeropuertos, las tarifas las fija la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y que dependía del monto que cada uno de los grupos aeroportuarios pagó por las acciones al gobierno federal y posteriormente se compone con las inversiones que se hacen también en cada uno de estos aeropuertos.

Señaló que Tijuana es el más barato por el valor que la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes le asignó el día uno a esa bolsa que el Grupo Aeroportuario pagó.

Con respecto a los 58 aeropuertos que existían en el país, aseguró que 23 fueron concesionados, con una concesión cada uno de ellos a 50 años. Posteriormente se hizo también el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, el propio aeropuerto de la Ciudad de México, y el gobierno federal se quedó con los aeropuertos restantes.

Finalmente, señaló que las torres de control son operadas por el gobierno federal a través del Seneam, Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.

El diputado Carlos Alberto García González preguntó por qué en algunos aeropuertos nos tienen radar y si eso afecta la operación de los aeropuertos. Adolfo Castro Rivas respondió que la mayor parte de los aeropuertos del país no tiene radar; sin embargo, no quiere decir que en todos ellos se requiera. Los radares son ayudas que tiene el vuelo para poder aterrizar o despegar correctamente y tiene que ver con la capacidad de las pistas. Aseguró que la mayoría de los aeropuertos del país están vacíos. Puso como ejemplo el caso de Minatitlán, que tiene sólo 10 operaciones al día, es un aeropuerto de 120 mil pasajeros. Por lo que no hay problema si no cuentan con radar.



## ACTA DE LA REUNIÓN DE TRABAJO DEL COMITÉ DE COMPETITIVIDAD CELEBRADA EL 10 DE SEPTIEMBRE DE 2008

Jorge Sales Martínez abundó que todo es un problema de capacidad, dependiendo de la actividad del aeropuerto puede afectar la existencia del radar, pero no es imprescindible.

La diputada Rubí Laura López Silva comentó que existe un tema muy sensible a nivel nacional y que se relaciona con el tema de la inseguridad. Manifestó que en la recepción del equipaje en algunas ocasiones hay tardanzas y en algunos casos pequeños robos, por ello preguntó a los Grupos Aeroportuarios cuáles eran las acciones que estaba tomando para dar mayor seguridad a los usuarios en los aeropuertos.

Adolfo Castro Rivas manifestó que el aeropuerto sólo provee la infraestructura, lo que son las bandas de equipaje y del acceso a la plataforma. Sin embargo, manifestó que los aeropuertos han instalado cámaras de video en los trayectos de lo que son las bandas de equipaje hasta que se suben al avión.

Jorge Sales Martínez enfatizó que la responsabilidad de la maleta desde que se hace la documentación hasta que llega al avión pasa por la aerolínea y pasa por las empresas de *banding* que ellos controlan. Incluso, la seguridad del contenido del equipaje y de la revisión de ese equipaje, por ley es una responsabilidad de las aerolíneas. Aseguró que se están modernizando los aeropuertos y otros están en procesos de instalación de los sistemas automáticos de chequeo de las maletas que impidan o eviten que tengan que ser abiertas por gente para poderlas inspeccionar, lo hacen automáticamente las máquinas y sólo en casos muy especiales se abren cuando aparece algún problema.

Al respecto, Manuel de la Torre Meléndez abundó que en el tema de seguridad no sólo es cuestión del equipaje, que el acontecimiento del 11 de septiembre había cambiado todo radicalmente. La Ley de Aeropuertos establece que la responsabilidad es del aeropuerto para la revisión del equipaje de mano; sin embargo, las aerolíneas son las que se encargan de la revisión del equipaje, de bodega o facturado, entonces ahí hay una doble responsabilidad. Enfatizó que si viniera un evento catastrófico no queda claro quién tendría que asumir los riesgos, en el entendido de que el gobierno es el primer responsable, el garante de la seguridad de todos los ciudadanos. Por ello, manifestó que son necesarias ciertas reformas, para tratar de garantizar la seguridad a todo nivel, mediante un complemento.



## **ACTA DE LA REUNIÓN DE TRABAJO DEL COMITÉ DE COMPETITIVIDAD CELEBRADA EL 10 DE SEPTIEMBRE DE 2008**

El diputado José Luis Gutiérrez Calzadilla agradeció la presencia de los Grupos Aeroportuarios, en virtud de que siempre es necesaria más información para poder tener una base correcta, precisa, para la elaboración de las propuestas de ley, y que la información proporcionada había sido muy enriquecedora pero que era indispensable que ésta tuviera mayor difusión entre los legisladores de ambas Cámaras, así como entre los usuarios.

Señaló que el alto costo de los energéticos, particularmente la turbosina, ha desincentivado el uso del avión y que eso, incluso, le ha ocasionado mayor daño a las líneas pequeñas, de bajo costo, poniéndolas en una situación de dificultad financiera. Por lo que preguntó si tenían alguna información del costo de la turbosina en nuestro país en relación con otros países, y si tenían alguna propuesta al respecto.

Adolfo Castro Rivas señaló que los grupos aeroportuarios habían decidido encaminar acciones para socializar la información, en virtud de que los pasajeros no saben, hoy por hoy, qué es lo que están pagando.

Declaró que no tenían un estudio comparativo sobre el precio de la turbosina; sin embargo señaló que sí tenían un estudio de lo que realmente implica el costo de la turbosina por pasajero. En términos generales a un precio de alrededor de 130 dólares por barril, el costo por hora de vuelo por pasajero era aproximadamente 327 pesos en promedio, para todos los tipos de aeronaves que se manejan en el país.

Aseguró que el asunto más grave es el exceso de participantes en el mercado ya que origina un exceso de oferta, actualmente los aviones en lugar de ir con 70 por ciento de ocupación, van con 50 o con 40 o con 30 por ciento. Exteriorizó que las empresas están hechas para ser negocio y para rendirle al capital con el cual fueron formadas, y si una empresa está perdiendo en forma sistemática, su único destino es desaparecer.



## **ACTA DE LA REUNIÓN DE TRABAJO DEL COMITÉ DE COMPETITIVIDAD CELEBRADA EL 10 DE SEPTIEMBRE DE 2008**

El diputado Carlos Augusto Bracho cuestionó cómo podría el Comité de Competitividad legislar para impulsar la competitividad de los aeropuertos en México

Adolfo Castro Rivas respondió que la primera parte es difundir la información e invitar a los otros participantes a que hagan lo mismo. Señaló que desconocían si los permisionarios estaban ganando o perdiendo y cuál era su situación financiera, y si esa situación financiera posteriormente se pudiera ver reflejada en una situación de seguridad.

Señaló que la Ley de Aeropuertos y la regulación que fija la tarifa se hizo en el año de 1997, y hoy las circunstancias en las comisiones han cambiado a nivel mundial. El cambio o el incremento del precio del petróleo tiene un importante impacto en el sector.

También sugirió que se invitara a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que explique cuál es la regulación, cómo está hecha y qué se puede mejorar.

Jorge Sales Martínez finalizó señalando que sería importante que se transparente el costo y que se facilite esta información al usuario final.

El presidente diputado Mariano González Zarur agradeció la presencia de los Grupos Aeroportuarios y les solicitó información para subirla a la página de internet del Comité de Competitividad. Les comunicó que la reunión se difundiría por el área de Comunicación Social de la Cámara y que se transmitiría en el Canal del Congreso, además de la propia difusión que haría cada uno de los integrantes del Comité en sus estados.



## **ACTA DE LA REUNIÓN DE TRABAJO DEL COMITÉ DE COMPETITIVIDAD CELEBRADA EL 10 DE SEPTIEMBRE DE 2008**

#### **4. LECTURA Y EN SU CASO APROBACIÓN DEL ACTA DE LA REUNIÓN DE TRABAJO CORRESPONDIENTE AL 18 DE JUNIO DEL PRESENTE AÑO.**

El diputado secretario Ernesto Ruiz Velasco de Lira omitió la lectura del acta de la reunión de trabajo del 18 de junio, en virtud de que se había entregado con antelación, y la sometió a votación, aprobándose por unanimidad.

#### **5. ASUNTOS GENERALES**

El diputado Carlos García González señaló que tenía conocimiento que la Comisión de Hacienda estaba haciendo el listado de las iniciativas prioritarias a dictaminar, por lo que sugirió que se hiciera la petición a su Presidente, el diputado Estefan Chidiac, para que se incluyera la iniciativa que Crea el Sistema Nacional de Competitividad, presentada por el Comité y turnada a esa Comisión

El diputado Mariano González Zarur señaló que en la agenda legislativa del Grupo Parlamentario del PRI se encontraban todas las iniciativas presentadas por el Comité. Por lo que pidió a los integrantes solicitar a sus respectivos Grupos Parlamentarios que también las incluyese, y que hablaran con los integrantes de la mesa directiva de las Comisiones a las que fueron turnadas.

Por otro lado, el diputado Mariano González Zarur comunicó a los integrantes del Comité que la Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos (Concamin) solicitaba que se llevaran a cabo reuniones bimestrales, creando un grupo de trabajo para la mejora de la competitividad industrial, ya que es necesario darle mayor atención al mediano productor y al pequeño productor, que son los que verdaderamente inician la cadena de la producción.

Manifestó que Concamin propone que los temas que se aborden sean los relacionados con energéticos, infraestructura, transporte, comercio interior y exterior, el Estado de derecho y el capital humano.



## **ACTA DE LA REUNIÓN DE TRABAJO DEL COMITÉ DE COMPETITIVIDAD CELEBRADA EL 10 DE SEPTIEMBRE DE 2008**

Asimismo, señaló que participó en la clausura del Coloquio Estratégico de la Industria Farmacéutica organizado por la Cámara Nacional de la Industria Farmacéutica, en donde se comprometió a que el Comité realizaría mesas de trabajo para impulsar la competitividad del sector. Por lo que solicitó la autorización de los integrantes para realizar dichas actividades, aprobándose por unanimidad.

### **6. CLAUSURA**

El diputado secretario José Luis Gutiérrez Calzadilla agradeció la asistencia de los integrantes, y dio por clausurada la reunión a las 13:45 horas del día diez de septiembre de 2008.