

PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE SOLICITA AL TITULAR DEL PODER EJECUTIVO FEDERAL PARA QUE POR CONDUCTO DEL SUBSECRETARIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, EL DR. ALEJANDRO MARIANO WERNER WAINFELD Y EL DIRECTOR GENERAL DEL BANCO NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR SOCIEDAD NACIONAL DE CRÉDITO, EL ING. HÉCTOR A. RANGEL DOMENE, ENTREGUEN UN INFORME DETALLADO A ESTA SOBERANÍA, SOBRE LA OPERACIÓN FINANCIERA EN LA CUAL BANCOMEXT S.N.C. RESPALDA A TRAVÉS DE GARANTÍAS, LA EMISIÓN DE BONOS DE DEUDA POR 250 MILLONES DE DÓLARES DE LA AEROLÍNEA MEXICANA DE AVIACIÓN, COLOCADOS EN EL MERCADO INTERNACIONAL POR MEDIO DE LA CORREDURÍA GOLDMAN SACHS

El que suscribe, **Armando Ríos Piter**, Diputado de la LXI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 58 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a la consideración del pleno el siguiente **punto de acuerdo** con las siguientes:

Consideraciones

El días pasados se anunció que el gobierno federal respaldaría a través de Bancomext S.N.C., la emisión de bonos de deuda de la empresa Mexicana de Aviación para su colocación en el mercado internacional, por un valor de 250 millones de dólares, a través del Banco Goldman Sachs.

Esta Soberanía debe analizar esta operación financiera con extrema cautela previo a su realización y para esto, las autoridades hacendarias y financieras correspondientes deben demostrar que los beneficios sociales superan a los costos, toda vez que hasta el momento esta situación no es contundente conforme a los siguientes datos:

En primer lugar, Mexicana de Aviación contrajo hace un año, un crédito por 991.7 millones de pesos a través de Bancomext S.N.C., lo que parece indicar que la emisión de bonos de deuda por 250 mdd es una forma para obtener liquidez y con esto hacer frente a las obligaciones de corto plazo con el gobierno federal, ya que la operación financiera anunciada no está respaldada por un nuevo proyecto de inversión de la empresa.

En caso de que Mexicana de Aviación no pueda cubrir sus obligaciones, la deuda colocada en los mercados financieros internacionales sería cubierta por el gobierno mexicano, traduciendo esto automáticamente en deuda pública, sin tener claridad que en caso de rescate financiero, los beneficios para la sociedad mexicana superarían los costos, y lo que sí es concluyente es que este rescate se haría con cargo a los contribuyentes.

Asimismo, la actuación del gobierno federal en este caso es parcial, mostrando un trato preferente, ya que en materia de aviación, la postura gubernamental frente a empresas con problemas financieros había sido la de declararlas en suspensión de operaciones como ocurrió con Aero California, Aviacsa, Líneas Aéreas Azteca, sin precisar las razones de este caso, para hacer una excepción tratándose de Mexicana de Aviación.

Por otro lado, el hecho de que Mexicana de Aviación sea uno de los dos principales jugadores del mercado mexicano de la aviación la convierte en una empresa con poder de mercado en rutas nacionales e internacionales. Por ejemplo, en el trayecto México – Cancún tiene una participación del 40.8%, en la ruta México – Acapulco tiene el 45.7% del mercado; situaciones similares ocurren en los viajes México – Guadalajara (29.2%), México – Villahermosa (40.2%) ó México – Mérida (37.2%).

La participación en el mercado de Mexicana de Aviación junto con Aeroméxico, de acuerdo a la Comisión Federal de Competencia, genera suficiente poder de mercado para imponer barreras a la entrada de nuevos competidores, principalmente a partir del acaparamiento de los *slots* (horarios de despegue y aterrizaje), el acceso a rutas y las tarifas aeroportuarias, con mayor incidencia en el Aeropuerto de la Ciudad de México, que moviliza el 66% de los pasajeros nacionales y en el que nuevas líneas aéreas de bajo costo no pueden ser competitivas al enfrentarse con un funcionamiento de tipo oligopólico, hecho que se traduce en mayores precios al consumidor.

Para ilustrar esto último:

- Un vuelo ida y vuelta, entre semana, de México a Guadalajara saliendo de la ciudad de México tiene un costo de \$1,871 por Interjet y \$1,896 en Mexicana. El mismo vuelo saliendo de la ciudad del Aeropuerto de Toluca por Interjet tiene un costo de \$853 pesos por adulto, esto es 46% menos que el precio que puede ofrecer Interjet desde la Ciudad de México, siendo el mismo tipo de avión y servicio.
- La ruta México – Acapulco en la que Mexicana tiene el 46% del mercado, tiene un precio de viaje redondo de \$1,999 por adulto, mientras que saliendo de Toluca por Interjet se reduce a \$1,346 pesos por adulto, es decir, 33% menos. Cabe señalar que Interjet no tiene acceso a esa ruta saliendo desde la Ciudad de México.

En este sentido, si Mexicana de Aviación goza de poder sustancial en el mercado de la aviación y, al menos en el aeropuerto de la Cd. de México los dos ejemplos anteriores arrojan precios mayores entre un 30% y un 46% que compañías similares; entonces la garantía financiera del gobierno federal constituye un premio a la ineficiencia, ya que no obstante esta empresa está cobrando un precio por encima del que se daría bajo mayores condiciones de competencia, en estos momentos tiene la intención de endeudarse en el mercado internacional dejando abierta la hipótesis de que se trata de un apalancamiento financiero negativo.

Otro aspecto que genera incertidumbre sobre la operación es que la correduría utilizada sea Goldman Sachs, institución que ha estado sujeta a escrutinio de las autoridades estadounidenses. Cabe recordar que en los primeros días del pasado mes de abril, Goldman Sachs quedó sujeto a investigación de la Comisión de Valores de EUA (SEC: *Securities and Exchange Commission*) acusado de ocultar información y llevar a cabo fraudes con productos vinculados a hipotecas de alto riesgo, causando pérdidas a sus clientes por alrededor de 3,700 millones de dólares. Estos hechos dan lugar a cuestionar la operación de Mexicana de Aviación debido a que aún cuando la colocación de deuda puede ser pequeña en términos del movimiento de capitales internacionales, es desfavorable que dicha operación se realice con una institución financiera que goza de mala reputación, la cual, en caso de ser hallada culpable en los Estados Unidos, estaría condenada a cubrir las pérdidas de sus clientes, situación que agravaría las transacciones internacionales en las que estaría de por medio la garantía del gobierno mexicano.

Por lo antes expuesto, se somete a consideración del Pleno de la Comisión Permanente la siguiente proposición con

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO.- La Comisión Permanente solicita respetuosamente al titular del poder Ejecutivo Federal para que por conducto del Subsecretario de Hacienda y Crédito Público, el Dr. Alejandro Mariano Werner Wainfeld y el director general del Banco Nacional de Comercio Exterior Sociedad Nacional de Crédito, el Ing. Héctor A. Rangel Domene, entreguen un informe detallado a esta soberanía, sobre la operación financiera en la cual Bancomext S.N.C. respalda a través de garantías, la emisión de bonos de deuda por 250 millones de dólares de la Aerolínea Mexicana de Aviación colocados en el mercado internacional por medio de la Correduría Goldman Sachs incluyendo en dicho informe al menos los siguientes aspectos:

- El tipo de garantía que está ofreciendo Bancomext y los términos del contrato con la empresa,
- El estatus financiero de la Aerolínea Mexicana de Aviación,
- El monto total al que ascienden los créditos de la empresa Mexicana de Aviación con el gobierno federal y/o la banca privada,
- En caso de incumplimiento por parte de Mexicana de Aviación, el monto que se transfiere a la deuda pública para los siguientes años,
- El análisis de rentabilidad social que conduce al gobierno federal a respaldar una operación bursátil de una empresa privada, toda vez que el 80% de los empleos formales recaen en Micro, Pequeñas y Medianas Empresas y por tanto, en este momento no es claro el impacto social de la transacción,
- Las razones por las que, en su caso, se determinó a Goldman Sachs como el intermediario para la colocación de la deuda, toda vez que está sujeto a investigación en los Estados Unidos por el delito de fraude.

Suscribe,

Dip. Armando Ríos Piter

Dado en la sede de la Comisión Permanente, a 26 de mayo de 2010.