

## **PUNTO DE ACUERDO CON RELACIÓN A LA SITUACIÓN DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA NACIONAL, A CARGO DEL DIP. JORGE CARLOS RAMÍREZ MARÍN Y DIP. SILVIO LAGOS GALINDO, INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL.**

Los que suscriben Dip. **Jorge Carlos Ramírez Marín** y Dip. **Silvio Lagos Galindo**, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, de conformidad con lo previsto en el artículo 58 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea la presente proposición con punto de acuerdo con base en la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El país y los intereses nacionales sufren una poderosa acometida de la alianza privatizadora y entreguista que se fragua desde las principales esferas del poder público. Opuesto al modelo constitucional de economía mixta y eludiendo obligaciones constitucionales, como la establecida en el artículo 28 de la Carta Magna, que dispone la rectoría económica del Estado, complementada con restricciones a la concentración, los monopolios y los oligopolios, el gobierno federal impulsa a cualquier costo, sin importar el daño patrimonial al propio Estado, la entrega de áreas estratégicas a particulares.

El enfoque patrimonialista y autoritario, disfrazado de metodologías económicas, se apropió de la acción pública. No ha importado que, en su cara, los premios nobel que citan como argumento, les hayan expresado cuáles son los límites de procesos como el de liberalización económica. Que recuerden lo que Paul Krugman o Joseph Stiglitz les han señalado. Los alumnos no superaron a los maestros y ellos les han propinado una clara y fuerte amonestación.

Recientemente sobresale el activismo del Secretario de Comunicaciones, tanto en las licitaciones de COFETEL, como en el impulso a la “políticas de cielos abiertos”, que implican la eliminación de las fronteras aéreas y la liberalización regulatoria y fiscal de todos los aeropuertos. Las acciones para reestructurar la industria de aviación nacional tienen en buena medida ese componente, como lo han reconocido los empresarios y los sindicatos, aunque no hay de por medio ningún acuerdo, convenio o tratado que obligue a nuestro país con Estados Unidos, como si lo hay entre ese país y Europa, que tienen condiciones aeronáuticas muy semejantes.

A pesar de que en junio de 2007, el Gobierno de México y el de los Estados Unidos de Norteamérica, se reunieron en Washington, con el propósito de acordar la liberación de los cielos del territorio mexicano, en el tema del transporte de paquetería, no hay ninguna disposición internacional que lo avale y finalmente no prosperó. Estas disposiciones tiene que ser por necesidad comprometidas en un Tratado ratificado por el Senado, de acuerdo con el artículo 76 Constitucional, para que, en términos del 133 de la propia Carta Magna tenga el valor de Ley.

Recientemente, en Julio pasado, la IATA, que representa los intereses de las mayores transportadoras aéreas del mundo, puso en debate nuevamente la necesidad de abrir más los mercados aerocomerciales del mundo, a través de una política aérea que no plantee restricciones a las líneas aéreas internacionales en los accesos a los mercados.

En la práctica, esta posición busca terminar con los oligopolios aéreos que en los mercados internos se hacen sentir, como es el caso de varios países latinoamericanos, en donde en sus mercados domésticos se mantienen en cuasimonopolios porque no existen políticas aéreas de apoyo a la pequeña y mediana empresa de aviación nacional que podrían estabilizar el mercado y estimular la competencia, como es lamentablemente el caso de México.

Abundando por partes, recordemos que en materia comercial internacional privan dos principios: el de reciprocidad y el de nación más favorecida y en este momento una política de cielos abiertos para México no supondría ni lo uno ni lo otro.

Asimismo, el abandono a las empresas nacionales de menor tamaño, de bajo costo y regionales es imperdonable, además de que evidencia deficiencia y oposición a los intereses nacionales, por parte de las autoridades de aviación civil. Solo así se entiende la degradación, emitida el 31 de julio de 2010 por la Federal Aviation Administration

(FAA) a Categoría 2 a las empresas de aviación mexicanas, afectando a todas las aeronaves que actualmente vuelan a Estados Unidos y también a aquellas que han solicitado volar a ese país. Esta agencia determinó que la SCT no satisface los estándares de seguridad del Organismo Internacional de Aviación Civil.

Ese es el problema, la ausencia de una política aeronáutica de Estado. Sin ella, son pésimas las condiciones de nuestra infraestructura, las dudas sobre seguridad, como fue el argumento para terminar con AVIACSA, la falta de competitividad o que resulte más caro aterrizar en las terminales aéreas de México que en las de Roma, París, Madrid, Londres, Nueva York, Toronto, Panamá, Lima, Río de Janeiro, Buenos Aires, Santo Domingo o La Habana, entre otros.

El Grupo Parlamentario del PRI no se opone a que en el futuro esta apertura se pueda dar, si ello beneficia a la industria nacional y a los consumidores, pero ahora sería un grave error. Hay que recordar que no ha habido buenos resultados durante experimentos aplicados en otras naciones. Sobre todo en países en vías de desarrollo. Estas políticas depredatorias han condenado al fracaso a muchas líneas aéreas que competían en desventaja con las grandes aerolíneas; que pueden darse el lujo de bajar las tarifas a cifras irrisorias -aún a costa de perder utilidades- para llevar a la quiebra a las empresas locales. El Caribe, fue uno de los ejemplos de estas prácticas que responden a la más absoluta libertad de mercado y demuestran cómo, sin una regulación clara, los más grandes corporativos de aviación terminan devorando a los pequeños y determinando el mercado.

Lo que es urgente en México, es superar los graves vicios y deficiencias nacionales en materia aeronáutica y crear una política de Estado, que es lo primero que hicieron los países desarrollados y lo que olvida el Titular de Comunicaciones y el Gobierno en su conjunto.

Por los hechos descritos anteriormente y con el carácter de urgente y obvia resolución, presento a esta Honorable Asamblea la siguiente proposición, conforme a los siguientes:

### **PUNTOS DE ACUERDO**

**PRIMERO.-** La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión solicita que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes le envíe un informe pormenorizado de las causas e impacto de la degradación a categoría 2 impuesta por la FAA a las líneas aéreas mexicanas, así como las acciones que realiza para superarlas. Además, dicho informe debe contener el diagnóstico de la seguridad, el mantenimiento y condiciones de operación de la industria nacional comercial y de paquetería.

**SEGUNDO.-** Se exhorta a dicha Dependencia del Ejecutivo Federal a que envíe por escrito en un plazo de 7 días su posición respecto de una política de cielos abiertos con Estados Unidos y sobre el número de reuniones, lugares y fechas en que se ha abordado este tema con funcionarios de dicho país en los últimos dos años.

H. Comisión Permanente del Congreso de la Unión, a 18 de agosto de 2010.