

CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA AL PODER EJECUTIVO FEDERAL A TRAVÉS DE LAS SECRETARÍA DE LA DEFENSA NACIONAL, LA SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO Y AL GRUPO AEROPORTUARIO, FERROVIARIO, DE SERVICIOS AUXILIARES Y CONEXOS, OLMECA-MAYA-MEXICA, S.A. DE C.V., PARA QUE ENTREGUEN UN INFORME A ESTA SOBERANÍA Y COMUNIQUEN A LA OPINIÓN PÚBLICA SOBRE LA SITUACIÓN OPERATIVA, PRESUPUESTAL Y FINANCIERA DE LA AEROLÍNEA MEXICANA DE AVIACIÓN DESDE QUE DIO INICIO OPERACIONES EN 2023; ASÍ COMO EL ESTADO QUE GUARDA EL PAGO DE ARRENDAMIENTO DE AVIONES ACTUALES QUE SE ENCUENTRAN EN OPERACIÓN Y LA ADQUISICIÓN DE 20 AVIONES EMBRAER E195-E2, CON PAGOS ESCALONADOS HASTA 2027 Y LA AFECTACIÓN DE USUARIOS POR LA CANCELACIÓN DE RUTAS.

El suscrito, Héctor Saúl Téllez Hernández, diputado federal a la LXVI Legislatura, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, de conformidad con lo establecido en el artículo 78 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con fundamento en los artículos 58 y 59 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a consideración de esta Comisión Permanente la proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes:

Consideraciones

Mexicana de Aviación, una marca emblema de la aviación mexicana, fue adquirida por el gobierno federal en 2023 como parte de un ambicioso proyecto para reactivar la industria aérea bajo control estatal. Una aerolínea que nació sin un plan de negocios y de la ocurrencia del titular del ejecutivo federal del anterior gobierno, más con la idea de hacer viable el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) que presentaba severos cuestionamientos sobre su rentabilidad y operación.

La reactivación de Mexicana de Aviación ha requerido una inversión considerable del gobierno federal. En agosto de 2023, se adquirió la marca por un monto de 815 millones de pesos, beneficiando a más de 7,400 trabajadores y jubilados. Además, la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) asignó 4,000 millones de pesos para el relanzamiento inicial, incluyendo gastos de arrendamiento de aviones, mantenimiento, combustible, y equipamiento.

En 2024, el presupuesto asignado ascendía a 8,340 millones de pesos, destinado principalmente a gastos operativos y servicios personales. Para 2025, el presupuesto propuesto es de 19.7 millones de pesos, lo que representa una significativa disminución. Asimismo, se proyectó una inversión de 750 millones de dólares para la compra de 20 aviones Embraer E195-E2, con pagos escalonados hasta 2027.

En resumen, el costo total de la aerolínea Mexicana de Aviación es:

- Compra de la marca: 815 millones de pesos.
- Inversión inicial (2023): 4,000 millones de pesos.
- Presupuesto asignado (2024): 8,340 millones de pesos.
- Presupuesto propuesto (2025): 19 millones 685 mil 179 pesos.
- Pagos por aviones en 2024: 80.25 millones de dólares (aproximadamente 1,653.15 millones de pesos, considerando un tipo de cambio de 20.6 pesos por dólar determinado por Banxico).

- Pagos por aviones en 2025: 211.87 millones de dólares (aproximadamente 4,364.5 millones de pesos, con un tipo de cambio de 20.6 determinado por Banxico).

Sumando estos montos, la inversión total estimada en la reactivación y operación de Mexicana de Aviación asciende a aproximadamente 19,192.3 millones de pesos considerando hasta el 2025.

Es importante destacar que, a pesar de esta considerable inversión, la aerolínea ha enfrentado desafíos financieros significativos, reportando pérdidas acumuladas de más de 932 millones de pesos en los primeros nueve meses de operación. Cobra relevancia que los ingresos generados que recibe la aerolínea estatal solo cubren el 20% de sus costos operativos. Estas cifras reflejan una desconexión entre la magnitud de la inversión y los resultados obtenidos, poniendo en duda la viabilidad financiera del proyecto.

Un punto a destacar es que el Grupo Aeroportuario, Ferroviario, de Servicios Auxiliares y Conexos, Olmeca-Maya-Mexica, S.A. de C.V., Empresa de Participación Estatal Mayoritaria perteneciente a la SEDENA, que es quien opera a la aerolínea Mexicana de Aviación, a la que se le aprobaron en el Presupuesto de Egresos de la Federación para 2025, un total de 2,275.5 millones de pesos, que no se desglosan a detalle, esto nos deja ver, que en el caso de que la aerolínea estatal no pueda dar cumplimiento a sus obligaciones derivado de las pérdidas operativas y financieras recurrentes, seguramente se fondeará con los recursos asignados a dicho Grupo. No podemos dejar de mencionar que la opacidad y la falta de transparencia y de rendición de cuentas, es lo que etiqueta a la SEDENA.

Operativamente en 2024, Mexicana realizó 7,217 vuelos y transportó 382,000 pasajeros, representando solo el 0.4% del mercado nacional, con una ocupación promedio de entre el 55% y 60%, muy por debajo del estándar de la industria que fue de 75% a 85%. La limitada participación de mercado y la baja ocupación reflejan la incapacidad de la aerolínea para competir con empresas consolidadas como Volaris, Viva Aerobús y Aeroméxico, que cuentan con economías de escala, flotas modernas y bases de clientes leales.

La integración vertical de la aerolínea estatal Mexicana de Aviación y el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, ambos gestionados por la SEDENA, también planteaba riesgos significativos. La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) y la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE), hoy extinta, en su momento advirtieron sobre el impacto de esta estructura en la libre competencia, señalando que el control estatal puede derivar en subsidios cruzados, manipular tarifas aeroportuarias y limitar la participación de competidores. Sin embargo, Mexicana de Aviación no ha generado certeza en los usuarios, dado que la aerolínea ha mostrado una baja participación de pasajeros transportados.

La delegación de la gestión a la SEDENA también ha sido objeto de críticas. Aunque las fuerzas armadas tienen experiencia en logística, operar una aerolínea comercial, requieren una alta especialización en negocios, sobre todo en áreas como optimización de rutas, marketing y gestión de ingresos. La falta de avances en estas áreas ha limitado el desempeño de Mexicana y se cuestiona la eficacia de este modelo de gestión estatal.

La falta de previsión financiera y operativa, sumada a una estrategia deficiente, ha resultado en costos elevados, bajas tasas de ocupación y una limitada participación de mercado. La compra de 20 aviones Embraer E2, por un monto de 750 millones de dólares, parece

desproporcionada ante la escasa competitividad de la aerolínea ante los números rojos que presenta.

A partir del 6 de enero de 2025, Mexicana de Aviación anunció la suspensión de ocho de sus 17 rutas, afectando destinos como Acapulco, Campeche, Guadalajara, Ixtapa, Nuevo Laredo, Puerto Vallarta, Uruapan y Villahermosa. La aerolínea se comprometió a reembolsar a los pasajeros afectados o a ofrecer cambios de fecha y ruta.

El anuncio de la suspensión de ocho de las 17 rutas en enero de 2025 expone otro desafío crítico: la baja ocupación y la falta de demanda en destinos clave están afectando la operación de la aerolínea. Esta decisión no solo afecta la percepción pública de la aerolínea, sino también a miles de usuarios, quienes enfrentan cancelaciones y cambios en sus itinerarios.

El convenio que tenía firmado Mexicana con Transportes Aéreos Regionales (TAR) se suspendió retirándole sus aviones y quedándose sólo con dos aviones para el servicio.

Aunque se ha señalado que se ofrecerán reembolsos y alternativas, estos inconvenientes erosionan la confianza de los consumidores en una aerolínea que no se ha podido consolidar su marca. Sin embargo, el gobierno federal no ha dado los argumentos oficiales de la cancelación y el impacto económico de la medida, que sólo genera desconfianza en los ciudadanos por tal decisión. Sólo se ha mencionado por el gobierno federal que presentarán un Plan Maestro para 2025 que de seguro será para salvar a la aerolínea estatal del alto costo que nos representa a los mexicanos.

Mexicana de Aviación enfrenta un futuro incierto. Aunque el respaldo financiero del gobierno ha permitido su reactivación, los resultados obtenidos hasta ahora reflejan un proyecto mal planificado, con problemas financieros significativos y una falta de dirección estratégica. Sin cambios profundos en su modelo de gestión y operación, la continuidad de la aerolínea podría estar en peligro, lo que representaría una carga fiscal adicional para el gobierno federal y una pérdida para los contribuyentes mexicanos.

Ahora reciben su primer avión embraer de los 20 aviones contratados. La llegada del avión no es una solución a una empresa que opera con números rojos, totalmente subsidiada por el gobierno, con pérdidas acumuladas a junio de 2025 por 1,400 millones de pesos. Sin duda la operación de Mexicana se mantiene como un capricho regresivo a la ineficiencia e inoperancia de las empresas estatales que son la bandera de la 4T tirando la basura los impuestos que pagamos todos los mexicanos.

La pregunta es: ¿Un avión es suficiente para competir en un mercado tan saturado y dominado por aerolíneas privadas con flotas mucho más grandes y consolidadas? Un solo avión, o incluso los 20 previstos para 2027, es una gota en el océano de las necesidades de conectividad aérea del país.

La ineficiencia es el reflejo de la 4T en el que sus propuestas son regresivas, obsoletas, ineficientes y fuera del mundo actual. La afirmación "más gasto, más estado, más deuda" considero que resume de manera simplificada una de las principales ideas de la economía keynesiana que no deberían de aplicar en un país plagado de problemas estructurales

Por lo anteriormente expuesto y fundamentado, someto a la consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con:

Punto de Acuerdo

PRIMERO. La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Poder Ejecutivo Federal a través de las Secretaría de la Defensa Nacional, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y al Grupo Aeroportuario, Ferroviario, de Servicios Auxiliares y Conexos, Olmeca-Maya-Mexica, S.A. de C.V., para que entreguen un informe integral a esta Soberanía y comuniquen a la opinión pública, sobre la situación operativa, presupuestal y financiera de la Aerolínea Mexicana de Aviación desde que dio inicio operaciones en 2023; así como el estado que guarda el pago de arrendamiento de aviones actuales que se encuentran en operación y la adquisición de la compra de 20 aviones Embraer E195-E2, con pagos escalonados hasta 2027.

SEGUNDO. La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Poder Ejecutivo Federal, a través de las Secretaría de la Defensa Nacional, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y al Grupo Aeroportuario, Ferroviario, de Servicios Auxiliares y Conexos, Olmeca-Maya-Mexica, S.A. de C.V., para que entreguen un informe detallado a esta Soberanía y comuniquen a la opinión pública, sobre los argumentos técnicos y estratégicos para suspender rutas, el número de pasajeros afectados, el monto económico de la afectación y el resarcimiento de los derechos de los pasajeros por eliminar operaciones en rutas canceladas.

TERCERO. La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Poder Ejecutivo Federal, a través de las Secretaría de la Defensa Nacional, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y al Grupo Aeroportuario, Ferroviario, de Servicios Auxiliares y Conexos, Olmeca-Maya-Mexica, S.A. de C.V., para que informen y envíen a la brevedad a esta Soberanía, el Plan Maestro de la Aerolínea Mexicana de Aviación anunciado por la Presidenta Claudia Sheinbaum Pardo.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión, a 14 de julio de 2025.



Diputado Federal Héctor Saúl Téllez Hernández