

## La situación actual de la industria aérea en México

*Heriberto López Ortiz\**

### ***Introducción***

La industria aérea mexicana experimenta un proceso de transformación, pero de bajo crecimiento y, posiblemente, no de mejoramiento. Está en marcha un proceso de privatización de las principales aerolíneas mexicanas; aerolíneas extranjeras se interesan por ellas; están creándose nuevas aerolíneas nacionales de “bajo costo” en asociación con inversionistas extranjeros; y acuerdos trinacionales con los Estados Unidos y Canadá determinan las políticas mexicanas en materia aérea del futuro. Como casi todo sector estratégico nacional, el aéreo tiende a ser privatizado y extranjerizado.

---

\* Asesor del Grupo Parlamentario del PRD en la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión.

### ***Contexto internacional***

El año 2004 fue para la industria aérea internacional el cuarto año consecutivo de pérdidas financieras, las que alcanzaron desde el 11 de septiembre de 2001 un monto aproximado de 36 mil millones de dólares (mmd).<sup>1</sup> En particular en 2004, la pérdida fue de 4.8 mmd y su principal causa fue el gasto en combustibles por 61 mmd, 17 mmd más que un año antes. Si en 2004 se hubiera mantenido el precio del barril del año 2002 (25 dólares por barril de petróleo Brent), la industria aérea internacional habría obtenido ganancias.

Pero los resultados son diferenciados. En tanto que las aerolíneas estadounidenses han incrementado sus pérdidas, las asiáticas y las europeas empiezan a mostrar ganancias. Además, de acuerdo con las aerolíneas, la mano de obra es el principal y más alto costo en la operación de la industria, por lo que las empresas se quejan de baja productividad y elevados salarios de la mano de obra.

Frente a tales condiciones, la desregulación juega un papel importante.

### ***La aviación en México<sup>2</sup>***

En tales condiciones, la industria aeronáutica nacional pierde terreno frente a las empresas aéreas extranjeras.

En 1989 las empresas nacionales transportaron un total de 13.7 millones de pasajeros en los servicios nacional e internacional en operación regular y de fletamento, en tanto que las aerolíneas extranjeras transportaron a 4.8 millones de pasajeros, lo que suma 18.6 millones de pasajeros; de manera que en dicho año las empresas nacionales obtuvieron 73.9 por ciento del mercado, y las extranjeras, el restante 26.1 por ciento. Para 2004, las empresas nacionales transportaron a 26.4 millones de pasajeros y las extranjeras transportaron a 17.1 millones de pasajeros, haciendo un total de 43.5 millones de

---

<sup>1</sup> International Air Transport Association, *Annual Report 2005*.

<sup>2</sup> Fuente: SCT, Dirección General de Aeronáutica Civil, *La aviación mexicana en cifras / 1989-2004*.

pasajeros; con estos números, la participación de las empresas nacionales en el mercado cayó a 60.7 por ciento y la de las extranjeras se elevó a 39.3 por ciento. Lo anterior significa que el crecimiento promedio anual de la transportación de pasajeros por parte de las empresas nacionales ha sido, en el periodo referido, de 4.5 por ciento, frente el crecimiento de las extranjeras de 8.8 por ciento, en un mercado que ha venido creciendo 5.8 por ciento.

De continuar esta tendencia, y con las políticas oficiales actuales, no parece haber factores que la puedan modificar. En algunos años las empresas extranjeras igualarán a las nacionales en el volumen de pasajeros transportados, con alta probabilidad de superarlas y eventualmente desplazarlas después.

Lo mismo sucede en el caso del transporte total de carga en servicios nacional e internacional en operación regular y de fletamento, aún de manera más acelerada. En tanto que en 1989 las empresas nacionales movían 80.2 mil toneladas de carga, las extranjeras transportaban 78.5 mil toneladas de carga, haciendo un total de 158.7 mil toneladas de carga. Para 2004, las nacionales transportaron 232.7 mil toneladas de carga y las extranjeras 328.7 mil toneladas de carga, de manera que en un mercado que creció en promedio anual 8.8 por ciento, las extranjeras crecieron diez por ciento y las nacionales lo hicieron a una tasa de sólo 7.4 por ciento. Como resultado, las empresas nacionales ya han sido superadas. En 1989 las nacionales controlaban 50.5 por ciento del mercado y las extranjeras 49.5 por ciento, es decir, ambas se repartían el mercado por partes iguales. En 2004 las nacionales ya sólo transportan 41.5 por ciento de la carga y las extranjeras el 58.5 por ciento restante. La tendencia es igual que en el caso de pasajeros pero más acelerada; de continuar como hasta hoy, en poco tiempo las aerolíneas nacionales serán desplazadas del transporte de carga.

Simultáneamente con lo anterior, la capacidad de transporte de las aerolíneas nacionales ha crecido. El parque aeronáutico nacional comercial creció de 595 aeronaves en 1989 a 1 398 aeronaves en 2004. En esos años, el parque aeronáutico privado pasó de 4 282 a 5 281 aeronaves.

Por lo que hace al número de asientos ofrecidos por las líneas aéreas nacionales, éstas se han más que duplicado en el lapso referido tanto en las líneas troncales como en las regionales. En las primeras pasó de 13 173 a 27 100 asientos; en las segundas lo hizo de 1 037

a 3 373 asientos. Aeroméxico pasó de 4 877 a 9 986 asientos, Mexicana de Aviación lo hizo de 7 956 a 9 435 asientos, Aviacsa cuenta con 4 373 asientos actualmente y Aerocalifornia con 2 233 asientos.

Entre 1989 y 2004 la infraestructura aeroportuaria nacional prácticamente no ha crecido aunque se ha transformado. Entre tales años el número de aeropuertos (incluye a los nacionales e internacionales) pasó de 83 a 85, sólo aumentó en dos aeropuertos; el número de los nacionales descendió de 45 a 29, en tanto que el de los internacionales se elevó de 38 a 56, al tiempo que el número de aeródromos cayó de 1 982 a 1 209. De manera que el número total de aeropuertos y aeródromos descendió de 2 065 a 1 294 en el periodo de estudio.

Dadas las condiciones descritas de pérdidas financieras de la industria aeronáutica en todo el mundo, así como las de pérdida de mercados por parte de las aerolíneas nacionales, resulta un tanto extraño que en 2004 las empresas de Cintra (Aeroméxico y Mexicana de Aviación principalmente) hubieran podido obtener ganancias, lo que permitiría iniciar el proceso de su venta, cuando, por otra parte, la Comisión Federal de Competencia había denegado la posibilidad de vender Cintra.

### *El caso Cintra*<sup>3</sup>

El 8 de febrero de 2005 el Consejo de Administración de Cintra, S.A. de C.V. (Controladora Internacional de Transportadores Aéreos) aprobó y dio a conocer su nueva “Estrategia de transformación y venta de Cintra”, la cual consiste en crear cuatro grupos que serían vendidos por separado y son los siguientes:

- a) Mexicana de Aviación, con una filial nueva de bajo costo.
- b) Aeroméxico, con una filial que resulte del fortalecimiento de la aerolínea regional Aerolitoral.
- c) Servicios de Apoyo en Tierra (Seat), como unidad de negocio independiente.

---

<sup>3</sup> Información de Cintra, “Estrategia de transformación y venta de Cintra”, 8 de febrero de 2005, e información hemerográfica.

- d) Aeromexpress, Alas de América, y lo relativo a la participación accionaria en ITR y Sabre como parte de los dos primeros grupos o en forma independiente.

Esta nueva estrategia de venta es una modificación del esquema original planteado por Cintra.

En octubre de 2004 Cintra, que es la controladora financiera de Aerovías de México (Aeroméxico), de la Compañía Mexicana de Aviación (Mexicana), de Aerocaribe, Aerolitoral, Aeromexpress, Seat, Alas de América, Sabre e ITR, realizó una consulta a la Comisión Federal de Competencia (CFC) acerca de la restructuración y posible enajenación de sus aerolíneas. El esquema que sugirió entonces era restructurar las aerolíneas en dos nuevas empresas. La primera nueva empresa, integrada por las aerolíneas Aerolitoral y Aerocaribe; y la segunda, por Aeroméxico y Mexicana.

Esta consulta fue contestada por la CFC el día 21 de octubre y notificada posteriormente. La CFC determinó en aquel momento que:

...la restructuración corporativa orientada a conformar un nuevo agente económico integrado por Aeroméxico y Mexicana, y otro nuevo agente económico integrado por Aerolitoral y Aerocaribe, podría ser procedente en tanto que:

- a) Su finalidad sea la venta de cada nuevo agente económico a inversionistas independientes competidores entre sí y
- b) Con anterioridad al inicio de la promoción de venta a terceros, Cintra y sus subsidiarias obtengan la aprobación de esta Comisión Federal de Competencia al conjunto de medidas que adoptarán para que Aerolitoral y Aerocaribe incrementen efectiva, oportuna y significativamente su oferta de servicios en las distintas rutas o pares de ciudades (origen-destino) dentro del territorio nacional...

Adicionalmente, “se reitera que en el caso de otras empresas de servicios distintas a las aerolíneas y que tengan participación de Aeroméxico y Mexicana, estarían sujetas a la condición de dar trato no discriminatorio a terceros”. Finalmente, los promoventes “deberán tomar en consideración para los efectos conducentes que la venta de activos o capital social de Cintra o sus subsidiarias y filiales a terceros es una concentración que previamente a su realización deberá ser notificada a esta Comisión Federal de Competencia...”.

Como puede observarse, en el esquema original Cintra planteaba vender, por un lado, Aeroméxico y Mexicana juntas, y, por otro, Aerolitoral y Aerocaribe. Esta separación que formalmente creaba dos grupos competidores era una falacia pues el grupo conformado por Aerolitoral y Aerocaribe no puede ser en realidad, por su tamaño y capacidad económica, un competidor para el grupo constituido por Aeroméxico y Mexicana, por lo que dicho esquema encubría un monopolio.

La nueva estrategia sería “mejor” que la previa –suponiendo que la venta sea la acción más correcta para la industria aérea nacional y para las finanzas públicas–, dado que separa en grupos diferentes a Aeroméxico y Mexicana, las cuales sí podrían ser competidoras entre sí.

El proceso de privatización de Cintra ha iniciado pero enfrenta problemas: la controladora presentó pérdidas por 296 millones de pesos durante el segundo trimestre de 2005; y una aerolínea extranjera interesada en comprar las aerolíneas mexicanas pretende adquirir 100 por ciento de las acciones y no sólo una parte de ellas.

### ***Competencia en la aviación nacional<sup>4</sup>***

Recientemente Aerolíneas ABC-Interjet, línea aérea de “bajo costo” que preside Miguel Alemán Magnani, anunció la compra de diez aviones tipo A320 plus de la empresa francesa Airbus, con una inversión de 600 millones de dólares, y la opción de compra de otros diez más por el mismo valor. Comenzará a operar en diciembre de 2005.

Otras líneas aéreas de “bajo costo” que estarían por iniciar operaciones son Click, de Mexicana; Vuela, propiedad de la empresa Protego, dirigida por Pedro Aspe Armella y con socios como Emilio Azcárraga Jean y Carlos Slim, que operaría en el primer semestre de 2006; Aerolíneas Mesoamericanas, de Guillermo Heredia; y A Volar, de Jorge Nehme. Excepto Click, las demás aerolíneas de bajo costo operarían desde el aeropuerto de Toluca.

Así, la competencia en la industria aérea nacional está abierta. Sólo que, como era de esperarse, los nuevos actores son políticos

---

<sup>4</sup> Fuente: notas periodísticas.

mexicanos de abolengo, exfuncionarios públicos de alta jerarquía y los hombres más ricos del país.

### ***Los subsidios en algunos tramos de la industria en el mundo<sup>5</sup>***

Actualmente existe un enfrentamiento comercial entre los Estados Unidos y la Unión Europea por los subsidios que ambos otorgan a sus respectivas armadoras de aviones: Boeing y Airbus.

Boeing recibe apoyos a través de algunos programas de desarrollo tecnológico del Departamento de la Defensa en su sección de aviación militar; los resultados de tales desarrollos sirven a la armadora para incorporarlos en sus aeronaves comerciales, lo que implica un tipo de subsidios diferente pero menos evidente.

Por su parte, Airbus concede subsidios de salida a sus modelos nuevos con el propósito de proteger su mercado; son adelantos reembolsables con intereses cuando las aeronaves empiezan a ser vendidas redituablemente, lo que significa que son créditos en condiciones ventajosamente favorables.

De ahí que en los países más desarrollados –Estados Unidos y los de la Unión Europea– se continúa subsidiando fuertemente algunas fases de la industria de la aviación comercial en su competencia internacional para mantener el duopolio en la construcción de aeronaves.

Igualmente, a partir de los atentados del 11 de septiembre de 2001 el gobierno estadounidense entregó subsidios a las aerolíneas comerciales de dicho país, aunque éstos se han venido retirando, razón por la cual algunas líneas aéreas comerciales están a punto de quebrar o se han acogido a la ley de quiebras de ese país.

### ***Factores externos***

Un hecho importante desconocido hasta ahora en nuestro país es la posibilidad de que pequeños aeropuertos rurales mexicanos sean controlados por las autoridades estadounidenses.

---

<sup>5</sup> Fuente: notas periodísticas.

En 2003 y en 2005, con información de la Administración Federal de Aviación (Federal Aviation Administration) de los Estados Unidos, el Servicio Interno de Recaudación (Internal Revenue Service) muestra en su página web el cuadro de “Impuestos federales 2003-aeropuertos rurales” (2003 Federal Excise Tax-Rural Airports) y lo repite para 2005.

Este cuadro es una lista de aeropuertos rurales de los Estados Unidos ordenados por estado, comunidad, y alfabéticamente; identificados además con códigos de la Administración Federal de Aviación y de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA: International Air Transport Association). Lo sobresaliente de este cuadro es que incluye 31 aeropuertos rurales de Canadá, y siete de México, que son los siguientes: Bahía Ángeles, Ciudad Victoria, Guaymas, Hermosillo, Piedras Negras, San Quintín y San Felipe.<sup>6</sup>

Igualmente, el Plan Nacional de Sistemas de Aeropuertos Integrados 2005-2009 de los Estados Unidos (National Plan of Integrated Airport Systems: NPIAS) en su mapa general confirma la información del cuadro referido. ¿Por qué ese plan estadounidense estaría incluyendo aeropuertos mexicanos?

Otro factor es la Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte (ASPAN), dada a conocer el 23 de marzo de 2005 mediante la Declaración Conjunta México-Canadá-Estados Unidos.<sup>7</sup> De acuerdo con el documento final,<sup>8</sup> a finales de 2006 México y los Estados Unidos desarrollarán un Acuerdo Bilateral de Seguridad en la Aviación (BASA). Los Estados Unidos apoyarán a nuestro país para:

...el fortalecimiento de la supervisión de compañías mexicanas que producen partes y componentes para la industria aeroespacial. Con este propósito, una vez que haya suficiente producción para ser inspeccionada, México y los Estados Unidos firmarán un memorando de cooperación para apoyar la supervisión de esta producción. Este memorando

---

<sup>6</sup> Fuente: Federal Aviation Administration, US Department of Transportation.

<sup>7</sup> Presidencia de la República, boletín: Declaración Conjunta México-Canadá-Estados Unidos, 2 de marzo de 2005, Waco, Texas.

<sup>8</sup> *Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte / Reporte a los Mandatarios, junio 2005*, publicado por la Secretaría de Economía, México.



será el primer paso concreto hacia la eventual conclusión del BASA, bajo el cual determinadas partes y productos aeronáuticos mexicanos serían elegibles para exportarse a los Estados Unidos, lo que beneficiará a la industria mexicana.

### *Conclusiones*

La industria aérea mundial enfrenta una situación financiera difícil, a la que no escapa la nacional. Nuestra industria aérea se está transformando, aunque crece mínimamente, pero esta transformación es más una respuesta y captación a factores externos que debida a impulsos internos.

La transformación en marcha es sinónimo de privatización y posiblemente de extranjerización, con la cual la industria podría quedar, lo mismo que otros sectores estratégicos, mayoritariamente en manos de inversionistas extranjeros.

En tanto que otros países y bloques económicos tales como los Estados Unidos y la Unión Europea subsidian a diversos segmentos de sus respectivas industrias aeronáuticas, aunque de manera indirecta o velada (provocando así fricciones comerciales entre ellos), pues implícitamente consideran a esta industria como estratégica, el gobierno mexicano pretende vender las aerolíneas nacionales que fueron adquiridas con recursos fiscales.

En aquellos países, teniendo empresas aéreas privadas las subsidian; en el nuestro, las empresas aéreas públicas deberían ser conservadas como públicas con participación accionaria minoritaria mediante la venta de acciones en la Bolsa de Valores, evitando en el futuro volver a caer en el círculo vicioso de la quiebra-rescate-reprivatización como se ha hecho hasta ahora.

Por lo demás, nuestro país podría llegar a ser un maquilador de “determinadas partes y productos aeronáuticos mexicanos [que] serían elegibles para exportarse a los Estados Unidos”.