



Política Aeronáutica en la Industria Aérea Nacional

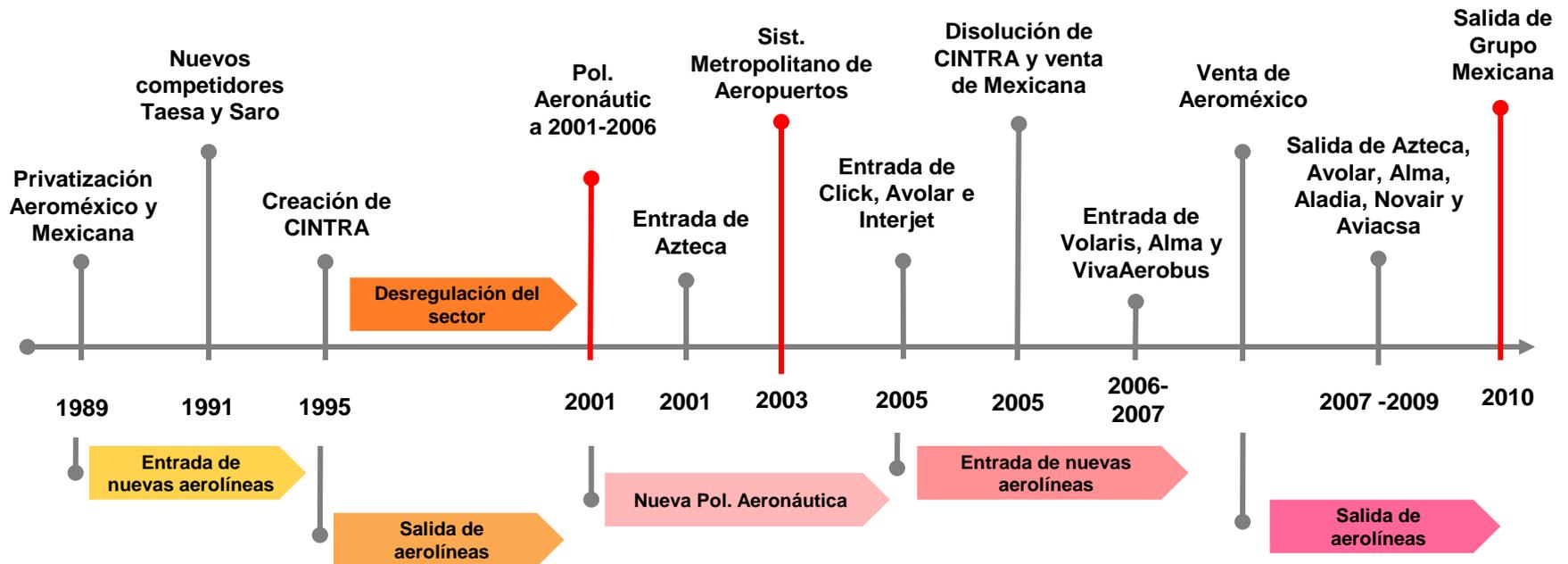
Juan Rodríguez Castañeda
Presidente de la Cámara Nacional de Aerotransportes

Octubre 2010



Entorno de la Industria Aérea Nacional

- La historia de la aviación nacional ha fluctuado entre el control gubernamental y privado en los últimos 20 años. El común denominador ha sido decisiones inadecuadas de las partes y la ausencia de reglas claras en la política aeronáutica que garantice una visión de largo plazo para el sector.



➔ La apertura a la competencia doméstica ha tenido el mismo final; la salida de empresas y el debilitamiento de los participantes que quedan en el mercado.



- La publicación de una política aeronáutica en el 2001, **no se tradujo en cambios a las leyes y reglamentos** de Aviación Civil y Aeropuertos a fin de garantizar su efectivo cumplimiento, no obstante que se buscaba establecer una **perspectiva integral y de largo plazo** cuyos objetivos, entre otros eran los siguientes:

Certidumbre jurídica
y equidad

Competencia justa y
equitativa

Seguridad
operacional

Mayor cobertura de
servicios aéreos

Capacitación de
personal

Reciprocidad en
mercados externos

- Tampoco se fortaleció a la **autoridad aeronáutica** para hacer frente a los cambios estructurales en el mercado. La DGAC no fue reformada en facultades y recursos económicos que fortalecieran su capacidad sancionadora y de vigilancia entre los participantes en temas técnicos, operativos y comerciales.





Entrada y salida de nuevos competidores

- La liberalización de oferta detonado por mayor número de competidores no se dio de una manera ordenada, de tal forma que el crecimiento de la oferta fue superior al de la demanda, especialmente en las rutas de mayor densidad de tráfico, en lugar de incrementar la oferta hacia nuevos destinos.

Fenómeno de sobreoferta

Bajos factores de ocupación

Guerra tarifaria

- Aparecieron en el mercado tarifas con precios muy bajos, que en muchos de los casos ni siquiera cubrían los costos variables mínimos.
- Una industria con agresiva competencia en los ingresos en el mercado doméstico e internacional, aunado a la escasa posibilidad de disminuir costos, genera que muchas empresas **salgan del mercado** y, que la situación de las aerolíneas que quedan les **impide ajustarse** a choques que eventualmente deterioran su situación financiera.

Suspensión de operaciones de aerolíneas mexicanas

Aerolínea	Tipo	2007	2008	2009	2010
Aviacsa	Troncal			Julio	
Aerocalifornia	Regional		Julio		
Azteca	Regional	Marzo			
Alma	ABC		Noviembre		
Avolar	ABC		Octubre		
Aladia	Charter		Octubre		
Nova Air	Charter		Agosto		
Mexicana	Troncal				Agosto



- En este proceso de apertura de la industria, han quedado pendientes distintas modificaciones que brinden a las aerolíneas la posibilidad sustituir a sus proveedores por otros que les otorguen **condiciones de eficiencia y menores costos**, y que esto se traduzca en precios menores para los pasajeros.
- Los costos que enfrenta una aerolínea **no dependen** en su totalidad de la administración de la empresa, ya que al tratarse de una industria regulada, muchos de ellos son **determinados por ley o por circunstancias externas** a la misma
- Los proveedores de la industria aérea forman parte de mercados nacionales e internacionales con **características oligopólicas** que limitan la competitividad de las aerolíneas nacionales frente a las aerolíneas extranjeras.
- En octubre de 2007 la Comisión Federal de Competencia (CFC) emitió una serie de recomendaciones para el mejoramiento del sector, las cuales no han sido atendidas a la fecha.

Combustible

Legislación laboral

Servicios a la
navegación aérea

Arrendamiento de
flota

Costos
aeroportuarios

- Aún cuando los datos acumulados al mes de julio de este año muestran una **recuperación del tráfico** de pasajeros a niveles semejantes a los registrados antes de la crisis económica y la influenza AH1N1, los sucesos de los últimos meses muestran la fragilidad que tiene el marco institucional actual.

1

Degradación de CAT



- La *Federal Aviation Administration* (FAA) de los Estados Unidos decidió **degradar a México a la Categoría 2**, lo que impide la expansión o cambio en los itinerarios y/o rutas de las aerolíneas mexicanas que vuelen a EU.

2

Mexicana de Aviación



- Grupo Mexicana se sumó a la lista de aerolíneas que **suspendieron sus operaciones** luego de registrar una frágil situación financiera. Transportaba la tercera parte del mercado doméstico, y 20 por ciento del segmento internacional.



Las aerolíneas **consideran indispensable** el análisis, evaluación y modificación al marco normativo que **corrija estructuralmente** las condiciones del mercado aéreo nacional, para que éste opere en condiciones que le den **sustentabilidad de largo plazo**.



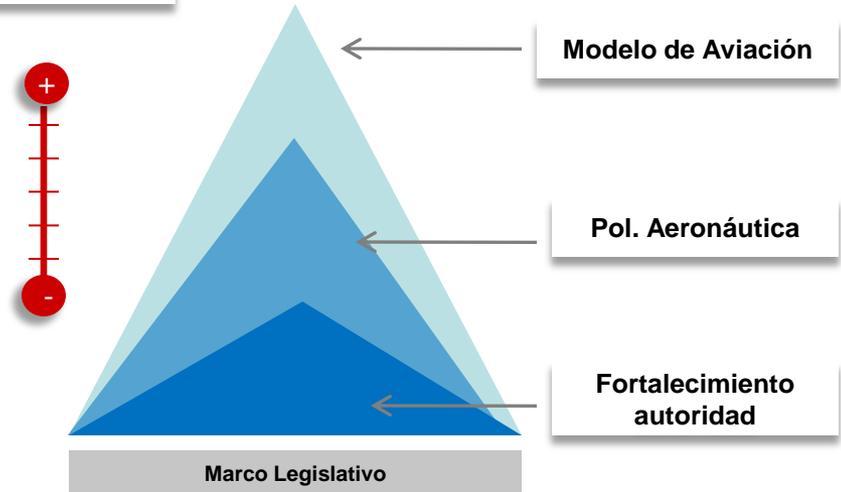
Niveles de la Política Aeronáutica

- En este sentido se requiere como primera medida la definición de un **modelo de aviación** que responda a la estructura de mercado competitiva.
- Posteriormente el modelo deberá de ser apoyado por una **política aeronáutica** que incluya medidas concretas que fortalezcan la dinámica del sector.
- En este proceso es necesario ampliar las **facultades y obligaciones** de la autoridad aeronáutica, su autonomía técnica y financiera, así como la capacidad sancionadora y de vigilancia.
- Para que dicha política sea efectiva se deberán realizar la **modificaciones** necesarias al **marco legislativo vigente**.

Marco Jurídico

- ✓ Modernizar los reglamentos y leyes de Aviación Civil y de Aeropuertos (LAC y LA) que promuevan mayor inversión y dinamismo al sector aeronáutico nacional, así como leyes relacionadas en materia de inversión extranjera y competencia económica.

Nivel de reforma



Modelo de Aviación



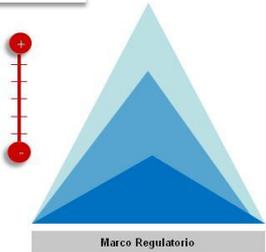
- ① Ubicación geográfica del país
- ② Tamaño del mercado doméstico
- ③ Estructura de mercado: ¿competencia perfecta? ¿oligopolios?

Política Aeronáutica



- ① Trato equitativo y transparente
- ② Certidumbre jurídica
- ③ Mejorar los niveles de eficiencia y seguridad
- ④ Mejorar la calidad del servicio
- ⑤ Inversión en tecnología y capacitación
- ⑥ Fomentar la libre competencia

Nivel de reforma





Seguridad en la operación <ul style="list-style-type: none">• Homologar los estándares de operación con las mejores prácticas internacionales.	Slots <ul style="list-style-type: none">• Brindar certidumbre jurídica para la asignación, uso y transferencia de slots.
Costo del combustible <ul style="list-style-type: none">• Revisar la determinación del precio de la turbosina para que sea competitivo con el exterior.	Tarifas <ul style="list-style-type: none">• Mantener condiciones de competencia efectiva que eviten guerras tarifarias.
Mercado laboral <ul style="list-style-type: none">• Evaluar la flexibilización de las condiciones laborales existentes a fin de aprovechar sinergias.	Costos Aeroportuarios <ul style="list-style-type: none">• Incrementar los incentivos para igualar el costo de los servicios con estándares internacionales.
Inversión Extranjera <ul style="list-style-type: none">• Evaluar el porcentaje de participación de capital extranjero actualmente limitado al 25%.	Competencia internacional <ul style="list-style-type: none">• Mayor apertura de los bilaterales.
Rutas nacionales e internacionales <ul style="list-style-type: none">• Criterios para su asignación y transferencia	Nuevas concesiones <ul style="list-style-type: none">• Otorgamiento y revocación





Imágenes actuales





Imágenes actuales





Política Aeronáutica en la Industria Aérea Nacional

Juan Rodríguez Castañeda
Presidente de la Cámara Nacional de Aerotransportes

Octubre 2010