



MÉXICO NORTE

ACCESO A LA INFORMACIÓN, CAPACIDAD INSTITUCIONAL E INEFICIENCIA DEL TRANSPORTE AÉREO EN MÉXICO

Víctor Valdés*
Profesor-Investigador
Universidad Anáhuac – México Norte

CONSULTA POLÍTICA AERONÁUTICA SCT
CIUDAD DE MÉXICO, OCTUBRE 2010

*El contenido de esta presentación sólo refleja el punto de vista del ponente, no el de la institución.

Estructura de la presentación

1. Desregulación
2. Evaluación de la desregulación
3. Creencias erróneas
4. Fenómenos contemporáneos
5. Marco de solución
6. Propuestas de política

1. Desregulación

Históricamente, el transporte aéreo estuvo fuertemente regulado en todo el mundo.

1. Control de entrada y salida
2. Control de precios
3. Control de cantidad (frecuencias)

A partir de 1978 (EEUU), surge la tendencia hacia la liberalización.

México inició la desregulación, acompañada de privatización, en 1989 y la formalizó en la LAC de 1995.

2. Evaluación de la desregulación

Valdés y Ramírez (2011) estimaron el impacto de la desregulación en el desempeño de la industria de aerolíneas en México y encontraron que la desregulación:

- 1) ha tenido un efecto positivo pero marginal en el crecimiento del volumen de pasajeros;
- 2) ha sido condición necesaria pero no suficiente para establecer una estructura competitiva de precios y
- 3) sus beneficios no han sido acompañados por mejores condiciones de competencia en el mercado.

3. Creencias erróneas

1. La desregulación, es meramente un acto jurídico que deslinda al gobierno de su participación en el mercado.
2. La desregulación, es una condición necesaria y suficiente para promover la competencia.
3. La desregulación y privatización, implican mayor eficiencia para las aerolíneas.

4. Fenómenos contemporáneos

Fenómeno	Causas	Consecuencias
1. Falta de información, sistematizada y pública, de las aerolíneas.	No hay sistema de información en la SCT.	El intercambio entre aerolíneas, proveedores, consumidores y regulador está distorsionado.
2. Degradación de México por parte de la FAA.	Falta de recursos humanos, técnicos y financieros del regulador	Restricciones de entrada a los Estados Unidos; Incertidumbre acerca de estado de la seguridad aérea en México.
3. No hay evaluación, sistemática, de la competencia por parte del regulador o la CFC.	No hay sistema de información en la SCT. Falta de recursos	Posible presencia de prácticas anticompetitivas, concentración, o competencia excesiva en algunos mercados.
4. Política de liberalización del mercado internacional poco consistente y clara.	Falta de independencia y recursos del regulador.	Pocos incentivos para las aerolíneas para competir internacionalmente; se reduce el efecto catalizador del transporte aéreo en el resto de la economía.
5. El Comité de horarios AICM es una “caja negra”.	Criterios administrativos de asignación de <i>slots</i> ; Falta de transparencia	Altas barreras a la entrada. Posible concentración y ejercicio de poder de mercado.
6. No hay evaluaciones de desempeño de los organismos públicos	Falta de transparencia.	No se puede evaluar la eficiencia y el impacto de los organismos públicos

5. Marco de solución

Acceso a la información

Capacidad institucional

1ª. Seguridad aérea



2ª. Eficiencia económica

6. Propuestas de política

1. Sistema de información, del desempeño de la industria y el regulador, público, oportuno y de libre acceso.
2. Independencia del órgano regulador.
3. Reducción barreras a la entrada en todos los niveles de la cadena de valor (*slots*, acuerdos internacionales, etc.)
4. Establecimiento de estándares de desempeño organismos públicos.



Gracias

vhvaldes@anahuac.mx