



# LA AVIACIÓN MEXICANA Y EL MODELO DE UNA POLÍTICA AERONÁUTICA



# ¿QUÉ IMPORTANCIA DA EL ESTADO A SU ACTIVIDAD AERONÁUTICA?

# Telecomunicaciones y Transportes en el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012



**ESTRATEGIA 14.7 Ampliar la cobertura de los transportes en todas sus modalidades,**

**ESTRATEGIA 14.8 Abatir el costo económico del transporte,**

**ESTRATEGIA 14.9 Modernizar la gestión del sistema de transporte,**

**ESTRATEGIA 14.10 Proponer esquemas de financiamiento**



# Ampliar la infraestructura aeroportuaria instalada

, a fin de hacer frente a la creciente demanda de operaciones y servicios, así como desarrollar nuevos proyectos aeroportuarios vinculados con el desarrollo regional, turístico y comercial de las diferentes regiones del país, para atender a diversas regiones que padecen de problemas de insuficiencia de estos servicios.

Asimismo, en los siguientes años habrá que **consolidar la reorganización del mercado de transporte aéreo**,

como resultado del ingreso al mercado de empresas de bajo costo y alta eficiencia, para alentar una competencia sana y abierta y generar un mejor servicio para los usuarios.



# En México el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012

1. NO SE MENCIONA NI SE LE DA  
IMPORTANCIA A LA ACTIVIDAD  
AERONÁUTICA
2. NO SE NOMBRA Y NO HAY  
ALGUNA POLÍTICA ENFOCADA A LA  
INDUSTRIA AÉREA

# ¿Conoce y valora el Estado el potencial económico de su actividad aeronáutica?

**Table 1: Passenger Airline System\* Quarterly Operating Profit/Loss Margin (In Percent)**

Ranked by 2nd Quarter 2010 Margin

(Operating Profit/Loss as Percent of Total Operating Revenue)

[Excel](#) | [CSV](#)

2Q 2010 Rank	Airline Group	2nd Quarter 2009 (%)	3rd Quarter 2009 (%)	4th Quarter 2009 (%)	1st Quarter 2010 (%)	2nd Quarter 2010 (%)	2nd Quarter Operating Profit/Loss \$(Millions)
1	Low-Cost	7.2	8.3	3.9	2.4	9.9	557
2	Network	-0.5	1.4	-1.2	-0.7	9.0	2,421
3	Regional	7.0	4.2	5.5	3.8	6.1	110
	<b>21-Carrier Total</b>	<b>1.2</b>	<b>2.3</b>	<b>0.2</b>	<b>0.0</b>	<b>9.0</b>	<b>3,088</b>

Source: Bureau of Transportation Statistics; Form 41, Schedule P1.2

\* System = domestic + international

# ¿Cuánto se ha invertido?

## INVERSIÓN PÚBLICA Y PRIVADA POR MODO DE TRANSPORTE

CUADRO 3

Serie anual de 2001 a 2009

(Millones de pesos)

Transporte	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 <sup>P, R</sup>	2009 <sup>E</sup>	Var % 2009/2008
<b>Total</b>	<b>10 692.9</b>	<b>8 715.2</b>	<b>6 270.2</b>	<b>12 424.0</b>	<b>18 817.1</b>	<b>16 807.2</b>	<b>17 826.8<sup>R</sup></b>	<b>22 084.1</b>	<b>20 251.5</b>	<b>-8.30%</b>
- Pública	1 615.1	1 696.6	1 918.6	3 122.7	9 467.6	6 368.1	5 546.2 <sup>R</sup>	8 794.5	13 267.5	50.86%
- Privada	9 077.8	7 018.6	4 351.6	9 301.3	9 349.5	10 439.1	12 280.6 <sup>R</sup>	13 289.6	6 984.0	-47.45%
<b>Ferroviaria</b>	<b>3 050.9</b>	<b>3 077.6</b>	<b>2 454.4</b>	<b>2 690.6</b>	<b>3 013.9</b>	<b>5 070.1</b>	<b>8 418.5<sup>R</sup></b>	<b>8 119.0</b>	<b>9 381.3</b>	<b>15.55%</b>
- Pública	64.5	120.6	141.5	151.0	111.0	390.9	2 163.2 <sup>R</sup>	2 220.4	6 620.0	198.14%
- Privada	2 986.4	2 957.0	2 312.9	2 539.6	2 899.9	4 679.2	6 255.3	5 898.6	2 761.3	-53.19%
<b>Aeroportuaria</b>	<b>1 303.5</b>	<b>1 487.0</b>	<b>1 041.2</b>	<b>2 342.9</b>	<b>8 150.6</b>	<b>4 720.3</b>	<b>2 861.8<sup>R</sup></b>	<b>4 525.8</b>	<b>2 973.8</b>	<b>-34.29%</b>
- Pública	546.3	672.9	622.5	1 542.2	6 910.6	3 231.3	957.2	2 394.6	1 271.5	-46.90%
- Privada	757.2	814.1	418.7	800.7	1 240.0	1 489.0	1 904.6 <sup>R</sup>	2 131.2	1 702.3	-20.12%
<b>Portuaria</b>	<b>6 338.5</b>	<b>4 150.6</b>	<b>2 774.6</b>	<b>7 390.5</b>	<b>7 652.6</b>	<b>7 016.8</b>	<b>6 546.5</b>	<b>9 439.3</b>	<b>7 896.4</b>	<b>-16.35%</b>
- Pública	1 004.3	903.1	1 154.6	1 429.5	2 446.0	2 745.9	2 425.8	4 179.5	3 976.0	28.63%
- Privada	5 334.2	3 247.5	1 620.0	5 961.0	5 209.6	4 270.9	4 120.7	5 259.8	2 520.4	-52.08%

<sup>E</sup> Cifras estimadas al cierre del año, tomadas del Tercer Informe de Gobierno.

<sup>P</sup> Cifras preliminares al cierre del año, tomadas del Tercer Informe de Gobierno.

<sup>R</sup> Cifra(s) revisada(s) y modificada(s).

FUENTE: Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto, Subsecretaría de Transporte.



Secretario de Comunicaciones y Transportes José Antonio Segura Padilla

Se estableció el **Programa Nacional de Aeropuertos** en donde se definió la red nacional aeroportuaria, con 75 aeropuertos, se invirtieron \$1, 535, 000,000.00 pesos, para mejoras y construcciones de nuevos aeropuertos.

**Se creó el organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA)** para ejercer la administración, operación y conservación de los aeropuertos dentro de la red nacional aeroportuaria.

Se estableció una **Política Aérea Internacional**, considerando los factores determinantes para conjugar los intereses de dos o más naciones.

Se estableció igualmente una **Política Aérea Nacional** cuya principal directiva era el mejorar el servicio de transporte aéreo dentro del país y elevar su eficiencia.

**Se creó el Plan Maestro Regulador de Rutas Aéreas Nacionales**, para:

Aeropuertos en principales, secundarios, alimentadores y regionales.

Rutas Concesionadas en: troncales o principales, secundarias, alimentadoras y regionales.

**Las rutas que se tendrán que abrir en operaciones futuras.**



**Se fortaleció a las empresas nacionales, inicialmente con estudios de factibilidad para expansión de operaciones, otorgando facilidades para la adquisición de nuevos equipos de vuelo y apoyos económicos en préstamos, siendo aval el Gobierno Federal para superar momentos de crisis.**

**Se construyeron 20 nuevos aeropuertos y se realizaron trabajos de reconstrucción en 16 más.**

**La aviación general recibió un fuerte impulso por parte del gobierno federal pues su función satisface un sector de la demanda de servicios aéreos no cubierto por empresas de servicio público y coadyuva en consecuencia a la política general de descentralización económica y estimula el desarrollo local y regional de la nación.**



EN EL 2001 SE PUBLICÓ UNA POLÍTICA AERONÁUTICA QUE AUNQUE MUY GENERAL CONTIENE LOS ELEMENTOS SUFICIENTES PARA INCENTIVAR EL CRECIMIENTO Y GARANTIZAR LA SUSTENTABILIDAD DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA NACIONAL



En 2010 la OACI esta realizando 2 estudios, uno sobre las ventajas y desventajas de diferentes entornos para la liberalización del transporte aéreo, y el otro sobre la implementación coherente de políticas económicas y técnicas.

¿ESTAMOS  
PREPARADOS?



# ¿QUEREMOS QUE NUESTRA INDUSTRIA AÉREA SEA PRODUCTIVA Y ECONÓMICAMENTE SUSTENTABLE?



# ¿QUÉ HAY QUE HACER?



# PROPUESTA



*HAY QUE DESIGNAR EN LA LEY  
DE AVIACIÓN CIVIL A LA  
INDUSTRIA AÉREA Y A LA  
ACTIVIDAD AERONÁUTICA  
COMO ACTIVIDADES  
PRIORITARIAS PARA EL PAÍS*



HAY QUE INCLUIR SERIAMENTE A LA  
INDUSTRIA AERONÁUTICA EN  
LOS PLANES  
NACIONALES DE  
DESARROLLO Y...



CONCRETAR UN  
PROYECTO A:  
CORTO PLAZO (18 MESES)  
MEDIANO PLAZO (6 AÑOS)  
Y LARGO PLAZO (20 AÑOS)



**HAY QUE  
ASIGNAR  
LOS  
RECURSOS  
NECESARIOS**



Cambiar el Marco Normativo ya  
que tiene que ser congruente  
con la política de mercado

NO SE PUEDE TENER NORMATIVIDAD  
RESTRICTIVA Y CONSTRIÑENTE AL  
INTERIOR Y PRETENDER UN MERCADO  
ABIERTO DE LIBRE COMPETENCIA HACIA  
EL EXTERIOR

*El no hacerlo nos deja EN DESVENTAJA Y  
FRAGILIZA NUESTRA COMPETITIVIDAD*



HAY QUE FORTALECER A LA  
INDUSTRIA AÉREA NACIONAL Y  
PRIVILEGIAR EL INTERÉS  
PÚBLICO

**SE REQUIERE DE  
CERTEZA  
JURÍDICA Y  
EQUIDAD**



ES NECESARIA LA CREACIÓN DE UN ÓRGANO CONSULTIVO CON FACULTADES formado por los verdaderos expertos en el ámbito aeronáutico evitando así la deficiente gestión de autoridades de sexenio, no especializadas en la industria garantizando así ante el Poder Legislativo las actuaciones del Ejecutivo en beneficio del país.



Este órgano deberá:

A. Ser dependiente del **PODER LEGISLATIVO**

B. De carácter multitudinario integrado por :Autoridades, Industria, Sindicatos, Colegios de Profesionistas, Empresas etc. (sector público, sector social y sector privado)

C. Autonomía Técnica y de Gestión

D. Personalidad Jurídica y patrimonio propio

E. Independiente de la Autoridad Aeronáutica

F. Con capacidad vinculante



HAY QUE **FORTALECER**  
A LA AUTORIDAD  
AERONÁUTICA TANTO  
JURÍDICA COMO  
ECONÓMICAMENTE



# ¿CÓMO?



Creando el **Instituto Nacional de Aeronáutica Civil** como órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dotado de autonomía técnica y operativa.

DEBIDO A LA NECESIDAD DE  
CONTAR CON PERSONAL  
ESPECIALIZADO LA DGAC  
DEBERÁ RETOMAR LA  
RECTORÍA DEL CENTRO  
NACIONAL DE MEDICINA DE  
AVIACIÓN (CENMA)

ES NECESARIO QUE EL INSTITUTO  
RECIBA ALGÚN BENEFICIO  
ECONÓMICO DEL INGRESO QUE  
GENERA LA PROPIA ACTIVIDAD Y  
QUE ESTOS RECURSOS NO SEAN  
DESVIADOS A OTROS RUBROS DE  
LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA



# INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN

MISMO PROBLEMA, SE REQUIERE:

Crear un Instituto u órgano que:

Sea autónomo

Independiente de la Autoridad Aeronáutica

Con presupuesto propio

Con personal especializado y justo pago

Que investigue para la prevención y no para la sanción pero; que notifique a la Autoridad Judicial si en las investigaciones se observara algún ilícito que informe sus resultados y observaciones a la Autoridad Aeronáutica.



# GRACIAS