



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE QUERÉTARO

FACULTAD DE INGENIERÍA

**ESPECIALIDAD EN SISTEMAS DE TRANSPORTE
Y DISTRIBUCIÓN DE CARGA**

**“La desregulación del transporte aéreo
en México”**

TESIS

**QUE PARA OBTENER EL GRADO DE
ESPECIALIDAD**

PRESENTA:

FRANCISCO HEREDIA ITURBE

Santiago de Querétaro, Qro.

Octubre de 2001

BIBLIOTECA CENTRAL UAQ

No Adq. H 65889 - J
No. Título TS
Clas. 387.70972
H542d.
Ej. 1



Universidad Autónoma de Querétaro
Facultad de Ingeniería
Especialidad en Sistemas de Transporte y Distribución de Carga

“La desregulación del transporte aéreo en México”

TESIS

Que como parte de los requisitos para obtener el grado de
Especialidad

Presenta:
Francisco Heredia Iturbe

Dirigido por:
Dr. Ovidio González Gómez

SINODALES

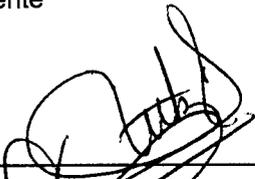
Dr. Eduardo Betanzo Quezada
Presidente

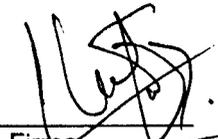
Dr. Ovidio González Gómez
Secretario

M.I. Oscar Armando Rico Galeana
Vocal

Dr. Carlos Daniel Martner Peyrelongue
Suplente

M.I. Juan José Méndez Palacios
Suplente


Ing. Jorge Martínez Carrillo
Director de la Facultad de Ingeniería


Firma


Firma


Firma


Firma


Firma


Dr. Sergio Quesada Aldana
Director de Investigación y Posgrado

Centro Universitario
Querétaro, Qro.
Octubre de 2001
México

RESUMEN

Una reseña de los acontecimientos que se dieron en los ámbitos nacional e internacional, que incluyen los actos de gobierno, delinea el proceso de desregulación de los servicios del transporte aéreo en México. Se revisa la secuencia histórica de la apertura de los mercados mexicanos, las tendencias en la regulación del transporte aéreo internacional, la importancia de la evolución del convenio bilateral celebrado con los Estados Unidos, la liberación de las tarifas de los servicios aéreos, la crisis financiera de las aerolíneas mexicanas y la creación de CINTRA, las alianzas de las líneas aéreas y la privatización del sistema aeroportuario. Se ofrece también una visión del estado del sistema mexicano de transporte en términos de la oferta y la demanda, el equilibrio del mercado y la competencia en cuanto a las tarifas de los servicios. Finalmente, se concluye que la liberalización del mercado mexicano de los servicios aéreos ha resultado satisfactoria para los intereses de la sociedad en algunos aspectos y ha resultado insuficiente en otros.

PALABRAS CLAVE: TRANSPORTE AÉREO, AVIACIÓN CIVIL, AERONÁUTICA, REGLAMENTACIÓN AÉREA, DESREGULACIÓN.

CONTENIDO

	<u>Pag.</u>
RESUMEN	
1.- OBJETIVO	6
2.- JUSTIFICACIÓN	6
3.- FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	8
4.- EL PROCESO DE DESREGULACIÓN Y LOS FACTORES COADYUVANTES	12
LA APERTURA DE LOS MERCADOS NACIONALES DE TRANSPORTE AÉREO.	12
LA DESREGULACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL	13
EL CONVENIO BILATERAL SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE MÉXICO Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA	16
LA LIBERACIÓN DE LAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS AÉREOS	19
LA CREACIÓN DE CINTRA	20
LAS ALIANZAS ENTRE LÍNEAS AÉREAS	26
LA PRIVATIZACIÓN EN EL SISTEMA AEROPORTUARIO MEXICANO	29

	<u>Pag.</u>
5.- LA OFERTA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS	32
6.- LA DEMANDA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS	36
7.- EL EQUILIBRIO EN EL MERCADO DE LOS SERVICIOS AÉREOS	42
8.- LA ESTRUCTURA TARIFARIA DEL TRANSPORTE AÉREO MEXICANO	44
9.- CONCLUSIONES	48
BIBLIOGRAFÍA	50

CUADROS

	<u>Pag.</u>
CUADRO 1.- PAÍSES CON LOS QUE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA HA CELEBRADO CONVENIOS DE CIELOS ABIERTOS	14
CUADRO 2.- EMPRESAS SUBSIDIARIAS O ASOCIADAS DE AEROMÉXICO Y MEXICANA DE AVIACIÓN EN 1995	21
CUADRO 3.- VUELOS OPERADOS BAJO CONVENIO DE CÓDIGO COMPARTIDO	27
CUADRO 4.- CIFRAS DE STAR ALLIANCE PARA 1998	28
CUADRO 5.- GRUPOS AEROPORTUARIOS	30
CUADRO 6.- FLOTA Y CAPACIDAD DE LAS LÍNEAS AÉREAS MEXICANAS	33
CUADRO 7.- ANTIGÜEDAD DE LA FLOTA	35
CUADRO 8.- PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LAS LÍNEAS AÉREAS MEXICANAS EN SERVICIOS NACIONALES	41
CUADRO 9.- OFERTA Y DEMANDA RELATIVAS	42
CUADRO 10.- RESUMEN ESTADÍSTICO	45
CUADRO 11.- PRECIOS Y DISTANCIAS PROMEDIO MENSUALES	45
CUADRO 12.- PARES DE CIUDADES SERVIDAS POR POR AEROLÍNEAS TRONCALES, CON MAYORES PRECIOS	46
CUADRO 13.- PARES DE CIUDADES SERVIDAS POR POR AEROLÍNEAS REGIONALES, CON MAYORES PRECIOS	47

GRÁFICAS

	<u>Pag.</u>
GRÁFICA 1.- TOTAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS	37
GRÁFICA 2.- TOTAL DE CARGA TRANSPORTADA	38
GRÁFICA 3.- PASAJEROS TRANSPORTADOS EN SERVICIOS INTERNACIONALES	39
GRÁFICA 4.- CARGA TRANSPORTADA EN SERVICIOS INTERNACIONALES	40

LA DESREGULACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO EN MÉXICO

1.- OBJETIVO

En el debate que se ha dado en los últimos meses del año 2000, sobre la competencia efectiva en el mercado de los servicios nacionales de transporte aéreo y con respecto a la participación en el mismo, de la empresa CINTRA, S.A de C.V., tenedora de las acciones de Aerovías de México, Mexicana de Aviación y empresas filiales, se hace necesario revisar el entorno actual del sistema mexicano de aerolíneas, su génesis y desarrollo histórico, así como los cambios que se han dado en el marco regulatorio del transporte aéreo en los ámbitos nacional e internacional, que han contribuido a definir la situación del transporte aéreo en México. Este trabajo se propone hacer tal revisión.

2.- JUSTIFICACIÓN

La aviación comercial mexicana se inició el año de 1921, con la constitución de la Compañía Mexicana de Transporte Aéreo¹ en el puerto de Tampico, Tamps., para prestar servicios a las empresas petroleras entre los varios campos de explotación y sus bases de operaciones. En los siguientes 40 años se completó la gestación del sistema de transporte aéreo mexicano, en cuanto a la conformación de las aerolíneas, la construcción de la infraestructura, la expansión de las redes de rutas y el crecimiento y actualización de las flotas aéreas (Ruíz, 1999). En este proceso, la Compañía Mexicana de Aviación, ya adquirida por Pan American World Airways, tuvo una actuación preponderante al mantener una flota actualizada tecnológicamente y al construir la mayoría de los aeropuertos del país, junto con el establecimiento de los servicios meteorológicos, de despacho, de comunicaciones aeronáuticas y de ayudas a la navegación, todo lo cual ayudó grandemente a la expansión de las rutas nacionales y a establecer los servicios internacionales

¹ La Compañía Mexicana de Transporte Aéreo se convirtió posteriormente e la Compañía Mexicana de Aviación que es la cuarta aerolínea más antigua en el mundo y la segunda en el continente americano.

Al término de dicho período, el gobierno mexicano decidió adquirir una línea aérea para promoverla a la posición de aerolínea de bandera²) y contar con un instrumento para promover las actividades económicas en provecho del país y que sirviera a los intereses nacionales. De esta manera, Aeronaves de México se convirtió en una empresa del Gobierno de México y se le amplió y modernizó su flota aérea para cumplir con los servicios en una red de rutas nacionales e internacionales de primera importancia y semejante en magnitud a la de Mexicana de Aviación.

De esta manera, en la segunda mitad de los años ochenta, se tenía un sistema formado por dos aerolíneas, Aeronaves de México y Mexicana de Aviación, con la escasa participación de unas pocas empresas regionales con flotas y redes de rutas muy reducidas. Este sistema ya estaba dando signos de un acusado deterioro operativo y financiero, por lo que, en 1988, la autoridad rectora del sector decidió expresar su intención de reestructurar al transporte aéreo mexicano y abrir el acceso a sus mercados.

El presente trabajo pretende revisar los acontecimientos y las acciones de gobierno que se dieron a partir de ese momento (1988) y hasta el presente para explicar el proceso que llevó al transporte aéreo mexicano a su estado actual que está siendo motivo de debate.

² Según una definición internacionalmente aceptada, aerolínea de bander es aquella que representa los intereses de un país en la operación del transporte aéreo internacional.

3.- FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

Para explicar como actúa la regulación en un mercado y los efectos que tiene su liberalización, acudimos a dos conceptos que definen condiciones extremas de un mercado, estos son la **competencia perfecta** y el **monopolio**. A continuación se presentan algunos aspectos teóricos que la teoría microeconómica (Gould, Lazear, 1994) ofrece sobre los conceptos mencionados.

COMPETENCIA PERFECTA.- La competencia perfecta es un concepto estricto que constituye la base del modelo más liberal del mercado y consiste en esencia en que el mercado es completamente impersonal, esto es, que no existe rivalidad entre los proveedores y los compradores no reconocen su competitividad recíproca, por lo que la fuente señala que en cierto sentido, la competencia perfecta describe un mercado en el que está ausente por completo la competencia directa entre los agentes económicos, para indicar que realmente los agentes económicos, tanto vendedores como compradores, no podrán actuar sobre el precio de los productos de manera individual, sino por el equilibrio que se dará entre la oferta y la demanda.

La fuente citada ilustra el caso de un mercado de un producto dado en el que participan un grupo de compradores y uno de proveedores. El intercambio se da a través de un subastador quien anuncia el precio del producto y cada comprador decide libremente la cantidad del bien que comprará al precio anunciado, lo mismo que cada proveedor decide qué cantidad del producto venderá a ese precio. Entonces, el subastador suma todas las demandas y las ofertas, si la oferta agregada es igual a la demanda agregada, se dice que el precio es el precio de equilibrio, si no hay igualdad entre oferta y demanda, se anuncia otro precio y se repite el procedimiento hasta encontrar el equilibrio.

Por definición, **la competencia perfecta es un modelo económico de un mercado que posee las características siguientes: cada agente económico actúa como si los precios estuviesen dados, es decir, cada uno de ellos actúa como un tomador de precios; el producto es homogéneo; hay libre entrada; y todos los agentes económicos que actúan en el mercado poseen un conocimiento completo y perfecto acerca de los precios en cuestión** (Ibid., p. 359).

De acuerdo con lo anterior, las condiciones para que un mercado sea de competencia perfecta son:

- Consumidores y proveedores aceptan el precio dado.
- Todos los proveedores ofrecen un producto homogéneo.
- Libre entrada y salida de proveedores y de recursos pecunarios.
- Información completa y perfecta acerca de los precios.

La competencia perfecta ofrece un modelo analítico muy útil, aún cuando las condiciones exactas de este modelo nunca se encuentren en el mundo real y casi lo mismo se puede decir del modelo que define circunstancias extremas contrarias que es el monopolio puro.

MONOPOLIO PURO.- Para el propósito de este trabajo, se eligieron dos puntos de referencia en cuanto a la configuración de un mercado desde el punto de vista de las ventas o del ingreso, el *monopolio puro* y la competencia perfecta son polos opuestos. La empresa completamente competitiva tiene tantos rivales en el mercado que la competencia se vuelve impersonal. En el caso del monopolio puro tampoco existe rivalidad porque el mercado es cubierto por un solo proveedor.

La definición de este concepto es: *Existe un monopolio puro cuando sólo hay un único productor en un mercado. No hay competidores ni rivales directos. Sin embargo, las políticas de un monopolista podrían verse restringidas por la competencia indirecta de todos los bienes por el dinero del consumidor, así como por la competencia de los bienes que sean sustitutos razonablemente adecuados y por la amenaza de una competencia potencial, si es posible la entrada en el mercado* (Ibid., 410).

Específicamente sobre las características del monopolio puro, este se define sobre cuatro supuestos fundamentales:

- Producto homogéneo o productos diferenciados. Sin embargo, no existe ningún sustituto cercano de la o las mercancías que vende el monopolista.
- No existe la libre entrada al mercado, ya sea por cuestión de patentes, por el control de la fuente de materia prima, por costos iniciales muy elevados pero decrecientes a largo plazo, como sería el caso del servicio público de transporte.
- Existe un vendedor pero muchos pequeños compradores.
- Información o conocimiento perfecto del producto (Sher Pinola, 1985)

El monopolio tiene como bases más importantes, en primer lugar, el control de los insumos, y en otros casos la posesión de patentes o licencias y las franquicias de los mercados. El uso de este tipo de franquicia se asocia a los servicios públicos, como es el caso del que se ocupa este trabajo, y consiste en un contrato celebrado entre una dependencia gubernamental y una empresa privada para que esta última venda en forma exclusiva un bien o servicio en el mercado de su jurisdicción, al tiempo que acepta que se controle o regule ciertos aspectos de su comportamiento en el mercado.

OLIGOPOLIO.- El tercer punto de referencia conceptual que se toma es el *oligopolio* que se define de la siguiente manera:

Oligopolio es la organización del mercado en el que hay pocos vendedores de un artículo, de modo que las actividades de un vendedor afectarán a los demás (Salvatore, 1988).

Un autor (Sher Pinola, 1985) identifica algunas posibilidades que se pudieran aplicar a los diferentes modelos de oligopolio, que son:

- La curva de demanda quebrada y la estabilidad del precio, que supone que los vendedores de productos diferenciados en un oligopolio no variarán sus precios, aún con cambios en costos, provocando una discontinuidad en la demanda.
- El liderazgo de precios se da cuando una empresa eleva o baja su precio provocando que los demás vendedores hagan lo mismo.
- El liderazgo de precios de la empresa dominante, que se da en un modelo en el que existe un proveedor líder y muchos otros pequeños.
- Los cárteles y la colusión, en el que un grupo de vendedores establecen conjuntamente una serie de normas sobre precios y la asignación de sectores del mercado según alguna característica geográfica o de otro tipo.

La diferencia esencial entre el monopolio y el oligopolio , que se da en la teoría económica, estriba en que los criterios de decisión de un monopolio sólo tiene en cuenta la información sobre el costo y la demanda del producto y no las posibles reacciones de sus competidores ya que por definición no existe un competidor significativo. En condiciones de competencia perfecta, los criterios tienen una característica parecida debido a que hay tantos competidores pequeños que la reacción de cada uno es inapreciable. Sin embargo, en condiciones de oligopolio la reacción de un competidor a la decisión de una empresa es importante y tiene influencia en la conducta del precio y de la producción (Ibid.).

Con base en estos conceptos, se define un marco de referencia para analizar el proceso de desregulación de los servicios aéreos y sus efectos en el estado del mercado en cuanto a los cambios que se dieron en el acceso a los mercados y a la nueva estructura de las tarifas, incluyendo los acontecimientos que han tenido influencia en este proceso.

Se afirma que los criterios para determinar si existe competencia en un mercado son excesivos y en consecuencia han elaborado la teoría de los mercados contestables , que se apoya en tres principios básicos (Izquierdo et al, 1995), que se comentan a continuación relacionándolos con el mercado de los servicios de transporte aéreo.

- La entrada de nuevas empresas es libre y no está condicionada a condiciones específicas; la salida también es fácil, al no estar condicionada ni representar costos exorbitantes.- Los servicios de transporte aéreo requieren de una inversión inicial cuantiosa y de un capital de trabajo de magnitud considerable y, además, requieren de una concesión o permiso de la autoridad, lo que restringe casi totalmente el acceso al mercado de nuevos participantes.
- Las utilidades que obtienen las empresas prestatarias del servicio que están presentes en el mercado son superiores a las normales.- Por las frecuentes crisis financieras que sufrieron las líneas aéreas mexicanas en los últimos veinte años, se puede afirmar que estas empresas no ofrecen utilidades de gran interés para los inversionistas.
- La nueva empresa que entra al mercado puede incurrir en prácticas de “pega y corre”. Por ejemplo una aerolínea puede asignar un avión adicional a una ruta determinada durante la temporada alta y retirarlo cuando la demanda disminuye.
- Bajo estas condiciones, lo fundamental no es que la nueva oferta entre al mercado; basta con la posibilidad de que ello ocurra para que las empresas presentes en el mercado se abstengan de su posición por temor a llamar la atención de inversionistas potenciales competidores.

4.- EL PROCESO DE DESREGULACIÓN Y LOS FACTORES COADYUVANTES

LA APERTURA DE LOS MERCADOS NACIONALES DE TRANSPORTE AÉREO.

El Esquema Rector del Sistema Nacional de Transporte Aéreo (SCT, 1988), por el que la autoridad rectora del sector expresó su opinión acerca de los problemas económicos y operativos en el transporte aéreo, debidos al dominio que ejercían en todos los mercados las dos aerolíneas principales³ y planteó una reestructuración de la aviación mexicana para permitir el ingreso de aerolíneas adecuadas al tamaño de cada mercado y durante un período, examinado hasta 1996, tuvo las siguientes consecuencias:

- Reestructuración de las empresas prestadoras del servicio.- Se obtuvo el importante efecto del crecimiento y diversificación de la oferta de servicios. Las aerolíneas que en 1987 eran dos troncales y 6 regionales, operando 100 aeronaves con una capacidad total de 14,427 asientos, en 1996 eran ya tres troncales, 13 regionales y 6 exclusivas de fletamento, con una flota conjunta de 224 aeronaves con una capacidad global de 25,212 asientos.
- Racionalización del cuadro de rutas.- El efecto más notable de la reestructuración fue el considerable crecimiento del tráfico que se dio entre 1987 y 1992, que fue de 42.8 por ciento en pasajeros transportados y 55 por ciento en cuanto a pasajeros-kilómetro generados y que tuvo que ver con la mayor y más diversificada oferta de servicios. A esto, siguió un período de estabilización, entre 1992 y 1996, sin cambios espectaculares. La eficiencia y productividad de la red principal de rutas se mide por el cambio de 90.8 millones de pasajeros-kilómetro por ruta que se tuvo en 1987 a los 166.3 millones de pasajeros-kilómetro por ruta en 1996.
- Fomento de la creación de nuevas entidades en la estructura de la aviación nacional.- La aplicación de los planteamientos del Esquema Rector dio como resultado la definición de los niveles de servicio troncal-nacional, troncal-regional y regional-alimentador, con la asignación de las líneas aéreas a las rutas correspondientes, según sus dimensiones y la magnitud del tráfico de los mercados.

Los efectos de esta reestructuración se manifestaron de manera evidente y se dieron principalmente entre 1987 y 1992, aunque debe reconocerse que en 1996, el sistema nacional de transporte aéreo mostraba precisamente las condiciones

³ Aeronaves de México y la Compañía Mexicana de Aviación ofrecían servicios en rutas de diferentes distancias y con distintos niveles de demanda, con un solo esquema de servicios que no siempre era el adecuado.

que se pretendieron alcanzar con la reestructuración. Se parte de la hipótesis que en la década de los años noventa ocurrieron cambios en las condiciones que enmarcan la operación de este sistema que la modificaron nuevamente en forma notable, de tal manera que sus efectos se mostrarían en 1998.

Para conocer los acontecimientos que provocaron estos cambios, se propuso revisar algunos de los sucesos importantes que se relacionaron directamente con el transporte aéreo y que ocurrieron a partir de 1991, año en el que se firmó una importante modificación al Convenio Bilateral sobre Transporte Aéreo entre los gobiernos de México y de Estados Unidos. Las crisis financieras de las líneas aéreas mexicanas ya privatizadas y la solución que se les dio, fueron consideradas como otro factor importante que contribuiría a la conformación del sistema actual de transporte aéreo.

Desde luego que debe definirse el sistema nacional de transporte aéreo como el formado por las líneas aéreas prestadoras del servicio de, hacia y dentro de México, ya sean mexicanas o extranjeras, por su flota aérea y por sus redes de rutas nacionales e internacionales, por los usuarios del servicio y por las interrelaciones entre todos estos elementos. Para los fines de este trabajo importa examinar los efectos que tuvieron en el sistema los acontecimientos del proceso de desregulación, por lo que las relaciones entre la oferta, representada por las aerolíneas y la demanda, representada por los usuarios serán materia de comentario.

A la luz de estos acontecimientos, se examinará la evolución del transporte aéreo en términos de la estructura e interrelación de los elementos del sistema, de la modificación de algunos parámetros de la oferta y de la demanda de servicios y de la participación de los grupos de líneas aéreas en la atención de los mercados.

Se decidió efectuar este examen por separado para los servicios de transporte aéreo nacionales e internacionales, al tomar en consideración que cada uno de sus mercados tuvo estímulos y afectaciones de diferente índole. Para cada uno de estos grupos de servicios, esto es nacionales e internacionales, se revisaron los datos correspondientes a la evolución del transporte aéreo de pasajeros y de carga.

LA DESREGULACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Con la promulgación de la *Airline Deregulation Act* de 1978, el gobierno de los Estados Unidos de América marcó el principio de una gran transformación del transporte aéreo internacional que tendería a una liberalización de los mercados mundiales. Más allá de la capacidad de cualquier estado se encuentra la posibilidad de desregular el transporte aéreo internacional, por lo que las

Intenciones del gobierno de Estados Unidos quedaron confinadas a promover una política de competencia creciente en este sector, para lo cual, en 1980, se aprobó la *International Air Transportation Act* de 1979 (Brenner et al., 1985, 12). Estos actos del gobierno de Estados Unidos, aunque de jurisdicción nacional, trascendió sus fronteras al convertirse la liberalización del acceso a los mercados en la política central de ese país, en su propuesta de negociación en los convenios bilaterales sobre transporte aéreo con otros estados. Para 1997, Estados Unidos ya había celebrado convenios de "cielos abiertos" con 31 naciones, como se muestra en el Cuadro 1 y que ilustra la manera en que se ha difundido en el mundo esta política liberalizadora. Desde luego que el poder de Estados Unidos para influir sobre los mercados mundiales proviene de su predominio en la atención del tráfico aéreo mundial de pasajeros y carga, pues las líneas aéreas de ese país atienden 38 por ciento de los pasajeros-kilómetro y 35 por ciento de las toneladas-kilómetro de carga generados en el mundo (ATW, 1998).

CUADRO 1.- PAÍSES CON LOS QUE ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA HA CELEBRADO CONVENIOS DE CIELOS ABIERTOS

1992	1995	1996	1997	1998
Países Bajos	República Checa	Jordania	Antillas Neerlandesas	Corea del Sur
	Austria	Alemania	Rumania	Perú
	Bélgica		Chile	Uzbekistán
	Dinamarca		Aruba	
	Finlandia		Malasia	
	Islandia		Nueva Zelanda	
	Luxemburgo		Nicaragua	
	Noruega		Costa Rica	
	Suecia		Honduras	
	Suiza		El Salvador	
			Guatemala	
			Panamá	
			Taiwan	
			Brunei	
			Singapur	

FUENTE: Air Transport World, julio de 1998, 62.

Con el propósito de definir el tratamiento que se debería dar a las transformaciones radicales que se han dado en los ámbitos comercial y operativo del transporte aéreo y que reclaman nuevas actitudes, políticas y prácticas regulatorias correspondiendo con el ambiente competitivo y liberalizador del comercio y la cada vez mayor globalización de los negocios, la Organización de

Aviación Civil Internacional (OACI) convocó a la Conferencia Mundial sobre Transporte Aéreo. Esta conferencia se celebró en Montreal, Canadá, en el mes de diciembre de 1994, con la participación de 800 delegados de 138 estados y de 27 organizaciones internacionales (Gunther, 1994) y fue el primer foro mundial celebrado después de cincuenta años del anterior, que fue la Convención sobre Aviación Civil Internacional, celebrada en Chicago el año de 1944.

La conferencia de 1994 adoptó una sola recomendación de amplio alcance cuyo objetivo general es un "...cambio gradual, progresivo, ordenado y salvaguardado hacia el acceso a mercados, en la regulación del transporte aéreo internacional..." (Ibid., p. 18). Siendo esto un gran avance hacia un marco regulatorio liberalizado, se reconoció, por otra parte, la escasa posibilidad de alcanzar, en un futuro próximo, un acuerdo multilateral para el intercambio de derechos de tráfico y que cada Estado determinaría sus propias vías y ritmo para instrumentar los cambios. Las siguientes fueron algunas de las conclusiones de la conferencia, que dan una idea general sobre la tendencia regulatoria:

- *Salvaguardas.*- Se convino en desarrollar mecanismos regulatorios preventivos para protección contra prácticas inequitativas en los servicios aéreos internacionales⁵.
- *Propiedad y control de las aerolíneas.*- Se acordó que es necesario ampliar los criterios de nacionalidad de la propiedad y control de las aerolíneas, para fines de los convenios de acceso a mercados, considerando las circunstancias en donde participarían líneas de una comunidad, como las de la Unión Europea y las aerolíneas multinacionales.
- *Subsidios gubernamentales.*- Si bien los subsidios gubernamentales a las aerolíneas, por sí mismos, no se consideran como prácticas injustas para la competencia, se señaló la necesidad de desarrollar medidas transparentes y efectivas para asegurar que estas ayudas no afecten la competencia entre los operadores.
- *Leyes sobre competencia.*- Para prevenir y resolver conflictos que pudieran surgir en relación con la aplicación de leyes sobre competencia, en el corto plazo todos los estados usarían las guías que la OACI ha publicado sobre el particular⁶. Las salvaguardas antes mencionadas cubrirán en el futuro esta función.

⁵ Por salvaguardas se definieron las acciones de regulación propuestas para que en forma temporal, mientras se adoptan medidas definitivas, se prevengan acciones de gobierno que pudieran ser inequitativas para otros estados

⁶ Se refiere a la Circular OACI 215-AT/85.

- *Protección al medio ambiente.*- Sin dejar de reconocer la importancia de que en los servicios aéreos se tomen medidas de protección al medio ambiente, se enfatizó que tales medidas deberían tener carácter no discriminatorio entre Estados o para las aerolíneas. También se resaltó la posición de la OACI como el foro mundial para el desarrollo de acuerdos sobre ecología relacionados con el transporte aéreo.
- *Impuestos.*- Se reafirmó la recomendación de utilizar, en los convenios internacionales, las políticas propuestas por la OACI para la equitativa aplicación de impuestos en la venta y uso de los servicios aéreos.
- *Aspectos de negocios.*- La OACI desarrollará propuestas para la regulación de los llamados "derechos suaves" o aspectos peculiares a los negocios que realizan las aerolíneas, como: manejo en tierra de aeronaves, pasajeros, carga y equipaje; conversión de moneda y remisión de utilidades; empleo de personal no nacional; derechos para efectuar ventas y mercadeo; y utilización de sistemas de reservaciones. Se recomendó que, en los convenios sobre servicios aéreos, se consideren mecanismos regulatorios de estos conceptos.

Podría concluirse que, como producto de la conferencia, se delinea un objetivo amplio y a largo plazo, como es un marco regulatorio liberalizado. Para alcanzar este objetivo, se prevé un proceso gradual y controlado, a diferente ritmo de una región a otra, conforme a las limitaciones físicas y a las características del entorno de cada región.

EL CONVENIO BILATERAL SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE MÉXICO Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

El Convenio Bilateral sobre Transporte Aéreo entre nuestro país y Estados Unidos tiene una importancia fundamental para el sistema mexicano de transporte aéreo, ya que, en 1998, el servicio aéreo regular de transporte de pasajeros con este país asciende a 82 por ciento del movimiento internacional total desde y hacia México y el flujo de mercancías por vía aérea representó 60 por ciento de las rutas de los servicios de carga aérea (DGAC, 1999, p. 16 y 24). Este convenio fue firmado el 15 de agosto de 1960 y continúa en plena vigencia en virtud de las varias modificaciones al documento original que se han convenido desde 1965 y hasta 1999, las cuales han regido el desarrollo de los servicios aéreos entre los dos países.

El proceso de cambio en el transporte aéreo internacional, con un enfoque de liberalización de los mercados mundiales de los servicios aéreos, encontró desde luego alguna oposición por la supuesta amenaza que esto supondría para la

soberanía de los estados y de sus respectivos sistemas de transporte aéreo, sin embargo, las barreras iniciales fueron penetradas por soluciones de carácter desregulatorio que fueron adoptadas por los estados en forma paulatina. En la Conferencia Mundial sobre Transporte Aéreo de Montreal de 1994, se reconocieron las transformaciones que en ese sentido se habían dado en el ámbito internacional. También nuestro país ha debido flexibilizar los principios que sustentaron su política aérea por muchas décadas y en la modificación al Convenio Bilateral convenida con el Gobierno de Estados Unidos, el 23 de septiembre de 1988⁷, por la cual se establece un cuadro ampliado de rutas⁸ de y hacia centros importantes de concentración y distribución de tráfico en ese país y se adoptan nuevos acuerdos para la autorización de servicios adicionales, en la forma de doble designación de aerolíneas en algunas rutas de alta demanda, para promover el turismo y para apoyar el desarrollo económico, así como acuerdos para el desarrollo constante de los vuelos de fletamento de pasajeros y de carga entre ambos países. Desde luego que todas estas modificaciones implicaron una mayor apertura de los mercados de servicios aéreos.

La quinta modificación al Convenio Bilateral con Estados Unidos, se firmó el 21 de noviembre de 1991 y entró en vigor en el mes de diciembre de 1992⁹. Los cambios convenidos en esta ocasión se relacionan a continuación:

Artículo 16.- Se faculta a cualquiera de las partes para dar por terminado el Convenio por medio de una notificación por escrito a la otra parte y a la Organización de Aviación Civil Internacional¹⁰, que tendría efecto un año después de su recepción.

Artículo 18.- Se le da al Convenio una vigencia por tiempo indefinido, a menos que cualquiera de las partes notifique su deseo de darlo por terminado, según el Artículo 16.

Anexo I.- Se reemplaza el cuadro de rutas convenido en 1988 por uno que amplía los derechos de las líneas aéreas designadas por una de las partes para operar desde un punto o puntos en el país de origen a un punto o puntos en el otro país. Los puntos de origen y destino estarían comprendidos en "La lista de aeropuertos en los Estados Unidos que cuentan con las facilidades necesarias para manejar

⁷ Según Nota diplomática Ref. CH 0001 3018, del 23 de septiembre de 1988, dirigida al Excmo. Señor Embajador de los Estados Unidos de América, por la Cancillería de los Estados Unidos Mexicanos.

⁸ El cuadro ampliado de rutas concedió derechos a las líneas aéreas designadas por el Gobierno Mexicano para operar 47 rutas a partir de 43 puntos de origen en México y a las líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos, en 80 rutas que se originan en 40 ciudades de ese país.

⁹ Decreto de promulgación del acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América que modifica el Convenio sobre transportes aéreos del 15 de agosto de 1960. Diario Oficial de la Federación, Secretaría de Relaciones Exteriores, 3 de diciembre de 1992.

¹⁰ Por el Convenio de Chicago, firmado en 1944, los estados contratantes se comprometen a registrar en la OACI los convenios sobre transporte aéreo que celebren con otros estados.

tráfico aéreo internacional (que) es publicada y actualizada periódicamente por la Administración Federal de Aviación en la Publicación de Información Aeronáutica de los Estados Unidos, que para tal efecto se ha entregado a la Administración mexicana. El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos ha proporcionado una lista equivalente de aeropuertos en México al Gobierno de los Estados Unidos de América, la cual será actualizada periódicamente.”¹¹, lo cual representó el mayor cambio y ampliación del cuadro de rutas. Se acordó también que ascienda a 32 el número de rutas en las que se permita la doble designación de aerolíneas mexicanas y estadounidenses, cuando las condiciones del convenio original eran la de designar una aerolínea por cada una de las partes. Además, en las condiciones de operación de las rutas del Anexo I, se reafirma que “... *ninguna de las Partes podrá imponer restricciones unilateralmente a una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte respecto a la capacidad, frecuencias o tipo de aeronave empleada en cualquier servicio autorizado...*” (DOF, SRE, 1992) y se establece la posibilidad de que, en cualquier momento, “... *cualquiera de las Partes podrá designar más de una aerolínea en el mismo par de ciudades cuando esto haya sido acordado mutuamente por ambas Partes...*” (Ibid.), lo que abre aún más el acceso a los mercados.

Anexo II.- El Memorandum de Entendimiento sobre Vuelos de Fletamento del 23 de septiembre de 1988, es reemplazado por las disposiciones relacionadas con los “Servicios de Fletamento”, que se reproduce como Anexo II al Convenio. En este anexo se establecen procedimientos expeditos para la autorización y condiciones de operación de los vuelos de fletamento, incluyendo los servicios mixtos (de pasajeros y de carga) y los exclusivos de carga, así como las oportunidades que se dan a las líneas aéreas regionales para extender sus servicios. Se aprecia que el contenido de este anexo contiene conceptos que contribuyen a fomentar los servicios especializados como los vuelos de fletamento de carácter eminentemente turístico al igual que los servicios de carga para el comercio internacional, incluyendo los de paquetería y mensajería.

Como se puede apreciar, las dos modificaciones al Convenio Bilateral sobre transportes aéreos celebrado con el Gobierno de los Estados Unidos, citadas anteriormente, representaron una gran apertura de los mercados de los servicios aéreos en México, en términos de la cantidad de rutas que los componen, del número de prestadores de servicio que los atiende y de la liberalización de la capacidad y frecuencias de servicio que conforman la demanda. Esto indudablemente favorece a las actividades económicas del comercio internacional y del turismo entre los dos países y, por otro lado, da mayores oportunidades al conjunto de líneas aéreas que tengan mayor capacidad de oferta para satisfacer la demanda en mercados tan amplios.

¹¹ Redacción de la Nota (1) del Anexo I del Convenio Bilateral sobre transportes aéreos celebrado con los Estados Unidos de América.

LA LIBERACIÓN DE LAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS AÉREOS

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tenía como facultades exclusivas el estudio y aprobación, revisión, modificación, cancelación y/o registro de las tarifas de los servicios ofrecidos por los prestadores de servicios de transporte, según lo establecía el artículo 49 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y se aplicaban mediante un proceso regulatorio, muy detalladamente explicado en los artículos 50 y 55 a 61 de la misma ley¹². La nueva Ley de Aviación Civil, publicada en el Diario Oficial de la Federación del día 12 de mayo de 1995, estableció por primera vez la liberación de tarifas de los servicios nacionales de transporte aéreo, en las condiciones que se explican en su artículo 42 que a la letra dice:

Artículo 42. Los concesionarios o permisionarios fijarán libremente las tarifas por los servicios que presten, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia.

Las tarifas internacionales se aprobarán por la Secretaría de conformidad con lo que, en su caso, se establezca en los tratados.

Las tarifas deberán registrarse ante la Secretaría para su puesta en vigor y estarán permanentemente a disposición de los usuarios.

En las tarifas se describirán clara y explícitamente las restricciones a que estén sujetas y permanecerán vigentes por el tiempo y en las condiciones ofrecidas. Las restricciones deberán hacerse del conocimiento del usuario al momento de la contratación del servicio (DOF, SCT, 1995).

La libertad otorgada a los concesionarios y permisionarios para fijar tarifas está limitada a los servicios nacionales y por el requisito ineludible de registrarlas, lo que le da al mercado una rigidez en materia de precios que no permite encontrar, por medio de estos, el equilibrio entre oferta y demanda y sí abre la puerta al establecimiento indeseado de precios por parte de los proveedores de servicios.

Para evitar prácticas monopólicas por parte de alguno de los agentes participantes y asegurar una competencia efectiva en el mercado de los servicios domésticos de transporte aéreo, la Ley de Aviación establece un mecanismo de vigilancia, corrección y regulación que claramente se detalla en su artículo 43, cuyo texto se reproduce a continuación:

¹² La regulación de tarifas de los servicios de transporte se, como se aplicaban antes de la promulgación de la Ley de Aviación Civil, se consultó en la vigésimo tercera edición de la *Ley de Vías Generales de Comunicación*, Ed. Porrúa, México, 1993.

Artículo 43. Cuando la Secretaría, por sí o a petición de la parte afectada, considere que no existe competencia efectiva entre los diferentes concesionarios o permisionarios, solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que, en su caso, la Secretaría establezca bases de regulación tarifaria. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

En la regulación, la Secretaría podrá establecer tarifas específicas para la prestación de los servicios, así como mecanismos de ajuste y períodos de vigencia.

Los concesionarios o permisionarios sujetos a tal regulación podrán solicitar a la Comisión Federal de Competencia que emita opinión sobre la aplicación y subsistencia de tales condiciones (DOF, SCT, 1995).

Estas nuevas disposiciones legales propiciaron un nuevo entorno para los servicios aéreos ya que, además de modernizar el marco jurídico, se introdujeron nuevos conceptos entre los que destaca, para los propósitos de este trabajo, una liberación restringida de tarifas. Además, a partir de 1988 se facilitó la entrada al mercado de más líneas aéreas lo que contribuyó a definir un mercado de competencia en los servicios aéreos domésticos de transporte de pasajeros.

LA CREACIÓN DE CINTRA

En 1988, como consecuencia de la quiebra de la empresa propiedad del Gobierno Federal, Aeronaves de México, surgió la aerolínea privada Aerovías de México (Aeroméxico¹³) que tomó las rutas y activos de la extinta línea aérea estatal. En 1990, se privatizó la empresa de participación estatal Compañía Mexicana de Aviación, cambiando su razón social a Corporación Mexicana de Aviación. Después de su privatización, estas dos importantes líneas aéreas adquirieron o crearon varias empresas de aviación regional, de carga y de servicios conexos que, junto con algunas empresas que ya habían creado en forma conjunta, formaron el complejo de actividades subsidiarias o asociadas que se muestra en el Cuadro 2, como se encontraban en 1995.

¹³ “Aeroméxico” es el nombre comercial que usó Aeronaves de México y que adoptó Aerovías de México.

**CUADRO 2.- EMPRESAS SUBSIDIARIAS O ASOCIADAS
DE AEROMÉXICO Y MEXICANA DE AVIACIÓN EN 1995**

ACTIVIDAD	AEROMEXICO	MEXICANA
Transporte Aéreo	Aeroméxico, Aeromexpress, Aerolitoral y Aeroperú	Mexicana, Aerocozumel, Aeromonterrey, Aerolibertad, y Aerovías Caribe.
Compra-venta equipo de cómputo	Aerosys	
Servicios comerciales	Aeromextur	
Taller de motores		Turborreactores
Arrendamiento aviones		Servicios Operativos Aéreos
Apoyo y mantenimiento a sistemas		Datatronic
Servicios de personal	Servicios Integrados de Soporte Terrestre	
Servicios de reservaciones	Sertel, Sabre de México	Sertel, Sabre de México
Servicios aeroportuarios	SEAT	SEAT
Trámites aduanales		Southern Air Parts
Inmobiliarias	Paseo de la Reforma, Av. Fuerza Aérea Mexicana y Boulevard Puerto Aéreo	Aeropuertos y Terrenos

FUENTE: Elaboración propia con datos de diversas fuentes.

Como se puede observar en el Cuadro 2, en 1995 Aeroméxico prestaba servicios de vuelos de fletamento a través de la empresa *Aeromextur*. La empresa de reservaciones *Sertel* dejó de operar en vista de que se estableció la empresa *Sabre de México*, como "joint venture" entre Aeroméxico, Mexicana de Aviación y American Airlines, para utilizar el sistema Sabre que es el líder mundial en distribución computarizada de información sobre reservaciones de vuelos. *Servicios de Apoyo Terrestre (SEAT)* es una empresa de asociación en participación de Aeroméxico, Mexicana de Aviación y el organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares que, en 1995, proporcionaba servicio a 111 líneas aéreas, nacionales e internacionales, en 44 aeropuertos del país. Es interesante observar que, aún antes de su unión, las dos aerolíneas principales poseían, y en algunos casos compartían, la mayor cantidad de los recursos existentes en el país para la prestación de los servicios de transporte aéreo lo que configuraba al mercado como de modelo entre oligopólico y monopolístico.

Paralelamente a esta expansión en sus actividades, en ambas empresas se crearon situaciones financieras críticas, ocasionadas por una mala administración de los recursos que causaron grandes pasivos con diversos bancos, que las llevaron a un colapso en el año de 1994, antes de la crisis económica que se presentó en el país en el mes de diciembre de ese mismo año. Para la capitalización de pasivos y la reestructuración financiera y operativa de Aerovías de México y Mexicana de Aviación y sus empresas subsidiarias, el 23 de mayo de 1995 se constituyó la empresa CINTRA, S.A. de C.V. cuyas operaciones iniciaron formalmente el 28 de junio de 1996¹⁴, como tenedora de las acciones de las dos líneas aéreas. Entre los objetivos de esta empresa tenedora se pueden mencionar los siguientes: servir de instancia armonizadora de intereses entre accionistas y acreedores de ambas empresas; promover la inyección de recursos a dichas empresas bajo criterios de equidad y racionalidad económica; establecer la misión y plan estratégico de cada empresa y fomentar alianzas con otras aerolíneas para enfrentar la competencia en los mercados internacionales.

En el mes de agosto de 1995, la Comisión Federal de Competencia (CFC) autorizó, de manera condicionada, la concentración que tuvo por objeto la reestructuración financiera y operativa de Aeroméxico y de Mexicana de Aviación, lo que implicó el establecimiento de CINTRA como entidad controladora del capital accionario de ambas empresas. Esta autorización previó que cada aerolínea sería administrada por su propio consejo de administración y que cada consejo sería independiente de las demás empresas y de la controladora. Entre las condiciones establecidas por la CFC, con el fin de evitar los efectos anticompetitivos de la concentración autorizada, se destaca la posibilidad de establecer, junto con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con base en la Ley de Aviación Civil, una regulación tarifaria cuando se considere que la falta de una competencia efectiva o de las condiciones para la misma en una ruta o rutas determinadas haya conducido a aplicar tarifas excesivas. Otras condiciones impuestas fueron: evitar prácticas monopólicas en el esquema de la concentración, ajustar la disponibilidad de la flota y los cuadros de rutas de cada línea aérea en forma congruente con la capacidad financiera y con la demanda de los servicios y, establecer un procedimiento continuo de evaluación y seguimiento que serviría para que la CFC ordene la desconcentración parcial o total de las empresas aéreas, en el caso de no mantenerse vigente el proceso de competencia.

A poco más de un año de la autorización concedida, la CFC informó que CINTRA podría haber incurrido en prácticas monopólicas puesto que la Comisión, en la vigilancia constante realizada sobre las operaciones aéreas y financieras de esta empresa, "...ha detectado problemas en las tarifas de algunos destinos (y que) la

¹⁴ Referencia: <http://www.cintra.com.mx>.

CFC seguirá investigando sobre esto para llegar a una conclusión...”¹⁵. En su comparecencia ante las comisiones de comercio y turismo de la Cámara de Diputados, realizada el mes de noviembre de 1997, el presidente de la Comisión Federal de Competencia expuso que CINTRA fue conformada por una decisión acertada para salvar a las dos aerolíneas de la quiebra y que la fusión de ambas permitió su permanencia en el mercado nacional e internacional en condiciones competitivas. El desarrollo positivo de las líneas aéreas controladas por esta empresa se combinó con el escaso crecimiento de otras aerolíneas, por lo que CINTRA, según la información de la CFC, atiende 80 por ciento del mercado de la aviación troncal y 59 por ciento del mercado regional, a través de sus subsidiarias. El presidente de la CFC propuso continuar con un programa, en forma conjunta con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a fin de contribuir al desarrollo de las aerolíneas más pequeñas y con ello propiciar la competencia en los mercados y, por otra parte, señaló que el gobierno federal debe salir del consejo de administración de CINTRA para coadyuvar a dirimir la controversia sobre las presuntas prácticas monopólicas de esta empresa.

A lo largo de este proceso, se han expresado algunas opiniones de diversos agentes interesados en el transporte aéreo, que reflejan las diferentes posiciones adoptadas dentro de la controversia planteada por la CFC, como se presentan a continuación:

- En el mes de diciembre de 1997, la Asociación Mexicana de Hoteles y Moteles (AMHM), en voz de su presidente Félix Romano Rahmane, se pronunció “...por que se disuelva el corporativo Cintra (...) debido a que así como están los costos de los boletos de avión resultan muy caros...”¹⁶. En esta opinión no se dio información adicional sobre los niveles de precios de los servicios de transporte aéreo ni de las rutas en que se darían los precios altos.
- El 16 de febrero de 1999, la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (ASPAA) de México publicó una carta abierta¹⁷ en donde manifiestan su rechazo al intento de disolver CINTRA. Entre los argumentos expuestos por ASPAA, destaca el señalar a esta empresa controladora como “...el primer intento organizado y sistemático de crear en nuestro país una aviación fuerte y competitiva (...) que se trata de una empresa que (...) participa con 70 por ciento del mercado nacional (y que) es precisamente esta fuerza interna la que le permite competir con éxito en el mercado exterior...” (El Financiero, feb. 10, 1999). Esta aseveración es reforzada con el hecho de que las más importantes

¹⁵ Estos conceptos y los subsecuentes fueron tomados de las declaraciones del presidente de la Comisión Federal de Competencia en su comparecencia ante las comisiones de la Cámara de Diputados, según El Financiero, “Separar la colocación de Cintra, recomienda CFC”, noviembre 28 de 1997, p. 24.

¹⁶ Tomado de El Financiero, “Encarece Cintra tarifas aéreas nacionales, acusan hoteleros”, diciembre 17 de 1997, p. 20.

¹⁷ Las citas sobre este tema se tomaron de la carta abierta como se publicó en El Financiero, 16 de febrero de 1999, p. 28.

aerolíneas internacionales "...basan su poderío en el dominio de su mercado interno y en la protección que les brindan sus respectivos gobiernos, al extremo de que la mayoría de ellas gozan de inmunidad antimonopólica..." (Ibid.) y que, además, por "...el interés de cada país por proteger su aviación comercial, en el Tratado de Libre Comercio con Canadá y Estados Unidos no está incluida la industria aérea..." (Ibid.). En cuanto a la capacidad de oferta, ASPA dice que tres de las empresas que participan en los mercados mexicanos, American Airlines, United Airlines y Delta Air Lines "...cuentan con casi 2,000 aeronaves jet de nueva tecnología, en tanto que todas las líneas aéreas mexicanas juntas no tienen en total ni 180 aviones (...) destaca el hecho de que Cintra mantenga volando 110 aeronaves, casi todas modernas." (Ibid.) En cuanto a seguridad y eficiencia, ASPA afirma que "...la competencia abierta en aviación, como lo prueba la triste experiencia nacional de hace algunos años, causa el inmediato deterioro de la seguridad, las condiciones de trabajo, la calidad de los aviones, el mantenimiento, la capacitación y en general de todo el servicio por la necesidad imperiosa de reducir costos..." (Ibid.).

- La Cámara Nacional de Aerotransportes (CANAERO), según nota periodística del mes de abril de 1999, "...se inclina a que predominen las inversiones no gubernamentales..." (El Financiero, abr. 19, 1999) en el capital social de CINTRA y, por otra parte, expresó que "...resulta conveniente mantener a Cintra tal como está, debido a que debe existir una empresa fuerte que pueda competir con las compañías extranjeras. La competencia se tiene que ver hacia afuera, no hacia dentro (y que) debemos tener una aviación fuerte en México para poder competir en un mercado globalizado, sobre todo con la aviación americana..."¹⁸.
- También en abril de 1999 se publicaron declaraciones del vicepresidente de la Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana (ANIERM) en el sentido que "...las exportaciones mexicanas sufren *cuellos de botella* en materia de transporte aéreo, debido a que Mexicana y Aeroméxico no tienen la capacidad de atender su demanda, por lo que los empresarios del país se ven obligados a contratar el 95 por ciento de estos fletes con compañías extranjeras (...) debido a que cuentan con más líneas, destinos y aviones adecuados..."¹⁹. El vocero de la ANIERM dijo que la industria mexicana gasta al año mil millones de dólares por concepto de fletes aéreos.

Para el observador de esta controversia no puede escapar el énfasis que los empleados de las aerolíneas ponen en la defensa de mantenerlas unidas y puede atribuirse esta actitud al hecho de que nunca la aviación comercial estuvo en tan alto nivel tecnológico y operativo y, además, con buenos resultados financieros. Por otra parte, los voceros del sector turístico y de los usuarios del servicio

¹⁸ Citas de El Financiero "*Retrasos en la colocación de acciones de Cintra*", abril 9 de 1999, p. 25.

¹⁹ Publicado en El Financiero "*Limitado transporte para exportaciones*", abril 28 de 1999, p. 13.

señalan las carencias que tienen los servicios de transporte aéreo o los abusos en cuanto a tarifas que ciertamente existen. Para mantener lo mejor de los dos extremos de intereses, esto es, una aviación comercial fuerte y unas condiciones de servicio favorables a los usuarios, existen los mecanismos legales y administrativos adecuados para regular la actuación de los prestadores del servicio.

La Comisión Federal de Competencia ha insistido en señalar que CINTRA ha incurrido en abusos por falta de competencia, como el de ofrecer tarifas excesivas, 30 por ciento arriba de lo que debiera ser, por lo que resultan afectados 26 destinos turísticos y de negocios del país, señalando que se han detectado problemas de falta de competencia en Huatulco, Iztapa-Zihuatanejo, El Bajío y Veracruz²⁰. Finalmente, la Comisión Federal de Competencia publicó en el Diario Oficial de la Federación, del 21 de septiembre de 1999, pag. 37, un extracto del "Acuerdo de Inicio de Investigación por concentración prohibida...", en donde se señala que "el mercado que se considera afectado es el constituido por el servicio público de transporte aéreo regular nacional, tanto de pasajeros como de carga en general, así como el servicio de transporte aéreo nacional no regular, en la modalidad de fletamento, tanto de pasajeros como de carga en general..." (DOF, CFC, 1999).

Al tomar posesión como presidente del consejo de administración de CINTRA, Jaime Corredor Esnaola, en octubre de 1999, declaró que "...después de la última reestructuración accionaria de CINTRA, el Instituto de protección al Ahorro Bancario (IPAB) asumió el control de Cintra al controlar el 52 % (de las acciones de esta empresa). El gobierno federal a través de Nafin es tenedor de un 11 %²¹, diversas instituciones de banca múltiple el 21 %, y el restante 13 % (sic) en manos del público inversionista a través de los mercados de acciones" y al mismo tiempo, anunció que "...el gobierno federal venderá a la brevedad la mayoría accionaria que tiene dentro del consorcio controlador de las líneas aéreas Mexicana y Aeroméxico" y que "...se estudiará la mejor estrategia de desinversión en Cintra, a fin de obtener el mejor provecho, pero asegurando al mismo tiempo el futuro de la aviación nacional, la viabilidad de las empresas y las fuentes de empleo"²².

²⁰ Declaraciones del presidente de la CFC publicadas en El Financiero, "Protegen juzgados a Cintra mediante amparos, denuncia CFC", junio 22 de 1999, p. 24.

²¹ Se advierte un aumento de la participación oficial con respecto a las declaraciones del presidente de la Comisión Federal de Competencia en cuanto a que "...el gobierno sólo posee 11 % de las acciones, por 5 % que Nafin tiene y 39 % que está en los bancos mediante Fobaproa. En total la suma accionaria de las instituciones gubernamentales es de 55 %...", El Financiero, "Separar la colocación de Cintra, recomienda CFC", noviembre 28, 1997, p. 24.

²² Declaraciones citadas según las publica El Universal, "Venderá gobierno acciones de Cintra", octubre 7, 1999, sección de finanzas.

LAS ALIANZAS ENTRE LÍNEAS AÉREAS

La alianza de aerolíneas, en la modalidad de ***código compartido***, se ha convertido en el medio más aceptado para que dos o más operadores incrementen el alcance de sus redes de servicio, que es una forma de mercado oligopólico en donde varias empresas comparten una red de rutas, comparten recursos y fijan precios por acuerdos o por liderazgo de la empresa más fuerte. Otras formas de alianzas, tales como fusiones y adquisición de intereses en otras empresas, están constreñidas por las leyes de propiedad nacional de las aerolíneas y por las cláusulas de nacionalidad de los convenios bilaterales sobre transporte aéreo. Al celebrar selectivamente acuerdos de código compartido con otra empresa, las aerolíneas responden al incentivo económico de acceder a mercados internacionales más amplios, en los cuales no se justificaría establecer sus propios servicios.

La modalidad de alianza conocida como ***código compartido*** es un convenio interlineal de comercialización y asignación de espacios entre las dos aerolíneas que lo suscriben. Para este propósito, los espacios en un vuelo se reservarán y se venderán, para un par origen-destino determinado, por cualquiera de las aerolíneas que participen en el acuerdo, utilizando indistintamente el equipo e infraestructura de servicios en tierra de una empresa u otra, en la ruta del código que se comparta.

Para efectos de reservación de espacios y de venta de boletos, el código se forma con dos letras que identifican a la aerolínea que realiza la venta, un asterisco que indica que se trata de un código compartido y de dos a cuatro dígitos que son los designadores internacionales de un par origen-destino específico. En 1998, las empresas Aerovías de México y Mexicana de Aviación, sus filiales y asociadas tenían el esquema de vuelos operados bajo convenios de código compartido que se muestra en el Cuadro 3. Es necesario señalar que la empresa Transportes Aeromar, aunque no forma parte del esquema de concentración financiera del grupo CINTRA, sí tiene con el una cercana asociación estratégica operativa.

CUADRO 3.- VUELOS OPERADOS BAJO CONVENIO DE CÓDIGO COMPARTIDO

CÓDIGO	AEROLÍNEA QUE OPERA EL VUELO
AEROVÍAS DE MÉXICO (AM)	
AM*2001 a 2999	Aerolitoral
AM*3244 a 3928	Mexicana de Aviación
AM*4300 a 4638	Aeromar
AM*5384 a 5770	Delta Air Lines
AM*7000 a 7999	Aerocaribe/Aerocozumel
AM*8038 a 8039	Air France
AM*9618 a 9619	Aeroperú
AM*9620 a 9999	Delta Air Lines
CORPORACIÓN MEXICANA DE AVIACIÓN (MX)	
MX*1010 a 1477 y 1631	Aeroméxico
MX*3003 a 3023	United Airlines
MX*3498 a 3499	Lufthansa
MX* serie 4000	Aeromar
MX* serie 7000	Aerocaribe/Aerocozumel
MX* serie 8000	Aerolitoral

FUENTE: Itinerarios de Aeroméxico/Aerolitoral del 5 de abril de 1998 y de Mexicana de Aviación del 25 de octubre de 1998.

La aerolínea Mexicana de Aviación fue invitada a formar parte de la Star Alliance que tiene una de las redes de transporte aéreo más importantes del mundo. Esta alianza fue establecida el 14 de mayo de 1997 y reúne a nueve de las más prestigiosas aerolíneas del mundo: Air Canada, Lufthansa, Scandinavian Airline System (SAS), Thai Airways International, United Airlines, Aerolíneas Brasileñas VARIG, Air New Zealand, Ansett Australia y All Nippon Airways²³. La Star Alliance, que comenzó con la asociación de Lufthansa y United en 1994, es una alianza multilateral de código compartido por el momento, pero ya utilizan conjuntamente sistemas y procedimientos para la localización de equipaje, acceso a las salas de cortesía en aeropuertos, programas de viajero frecuente enlazados y espacios comunes en terminales y para venta de boletos en aeropuertos en donde convergen los socios (Feldman, 1998, p. 33). En un futuro, esta alianza podría reforzar sus ligas en cuanto a ventas, mercadeo y aún en servicios técnicos

²³ Información tomada de El Financiero "*Mexicana, la nueva estrella en el cielo de Star Alliance*", julio 9 de 1999, p. 3.

compartidos. Las dimensiones de la Star Alliance podrían definirse por los siguientes datos publicados en 1998:

CUADRO 4.- CIFRAS DE STAR ALLIANCE PARA 1998

CONCEPTO	VALOR
Ingresos totales (miles de millones USD)	45.7
Pasajeros-milla (miles de millones)	232.7
Pasajeros anuales (millones)	183.9
Número de empleados	230,839
Vuelos diarios	6,692
Número de destinos	642
Países servidos	108
Flota	1,446

FUENTE: Air Transport World, junio de 1998.

La magnitud de la operación de las aerolíneas de esta alianza, puede apreciarse con algunos de los datos operativos que en 1998 (período equivalente al reportado por Star Alliance) obtendría la empresa Mexicana de Aviación. Esta línea aérea generó 6.5 miles de millones de pasajeros-milla al transportar 7.8 millones de pasajeros, a 48 destinos en 11 países, con una flota de 51 aeronaves y con una plantilla total de 6,579 empleados²⁴.

Aerovías de México se ostenta ya, a partir del año 2000, como socio fundador, junto con Delta Air Lines, Air France y Korean Air, de la nueva alianza mundial de aerolíneas Sky Team, en la que participarán también otras aerolíneas de diversas partes del mundo que están interesadas en esta nueva asociación. Conjuntamente, estas aerolíneas atienden a 454 destinos de 120 países y operan más de 4,280 vuelos diarios. Aerovías de México sirve a 88 destinos en ocho países, con más de 300 vuelos diarios²⁵.

Se ha expresado una opinión en el sentido de que una circunstancia que ha contribuido a la creación de las llamadas *mega alianzas* mundiales de aerolíneas, ha sido la concesión de inmunidad anti-monopólica, por parte del gobierno de Estados Unidos, a las líneas aéreas que se asocien con las de países con los que se desea llegar a un convenio de transporte aéreo con acceso al mercado liberalizado, que se conoce como de *cielos abiertos* (Feldman, 1998, 32). La existencia de otras alianzas mundiales de aerolíneas con sistemas de reservaciones, ventas y mercadotecnia muy poderosos y con grandes flotas y

²⁴ Información tomada de Air Transport "World, *World Airline Report*", julio de 1998, p.77.

²⁵ Información tomada de Excelsior "*Nueva alianza global de aerolíneas*", septiembre 14 de 1999, sección financiera

redes de rutas conjuntas muy extensas y de alcance mundial, hacen fácil prever que en un futuro cercano sólo de esta manera permanecerán las aerolíneas en los mercados internacionales y las que no opten por aliarse se verán restringidas a un ámbito regional o local, en el mejor de los casos.

LA PRIVATIZACIÓN EN EL SISTEMA AEROPORTUARIO MEXICANO

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicó en el Diario de la Federación del 9 de febrero de 1998, los lineamientos generales para la apertura a la inversión privada en el Sistema Aeroportuario Mexicano (SAM), que se fundamentan en el Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000 y en el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000, documentos que definen los objetivos de este proceso, como se exponen a continuación:

- Conservar, modernizar y ampliar la infraestructura aeroportuaria.
- Elevar los niveles de seguridad y eficiencia.
- Mejorar la calidad de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, al tiempo que sean prestados de manera competitiva y no discriminatoria en beneficio de los usuarios.
- Fomentar el desarrollo de la industria aérea y aeroportuaria a nivel regional.
- Asegurar en todo momento la continuidad en la operación de todos los aeropuertos que conforman la Red Aeroportuaria.

También se definen los siguientes principios fundamentales del proceso de apertura a la inversión privada en la Red Aeroportuaria:

- Promover un proceso de apertura a la inversión, equitativo, objetivo, transparente y expedito.
- Propiciar la participación de inversionistas y operadores de calidad, capacidad y solvencia técnica, operativa, administrativa y financiera.
- Respetar los derechos de los trabajadores conforme a las leyes aplicables.
- Asegurar las mejores condiciones para el Estado en cuanto a precio, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

El proceso de apertura a la inversión privada en el sistema aeroportuario se inició con la formación de cuatro grupos de aeropuertos: Grupo Centro Norte, Grupo Ciudad de México, que incluye únicamente al aeropuerto internacional de la

ciudad de México, Grupo Pacífico y Grupo Sureste. La conformación de estos grupos se presenta en el Cuadro 5, junto con la de los grupos corporativos de aeropuertos que no se privatizarán y que se mantendrán bajo la administración de ASA.

CUADRO 5.- GRUPOS AEROPORTUARIOS

Centro Norte	Pacífico	Sureste	Corporativo Norte*	Corporativo Sur*
1. Acapulco	1. Aguascalientes	1. Cancún	1. Cd. Obregón	1. Campeche
2. Cd. Juárez	2. Del Bajío	2. Cozumel	2. Cd. Victoria	2. Cd. del Carmen
3. Chihuahua	3. Guadalajara	3. Huatulco	3. Colima	3. Cuernavaca
4. Culiacán	4. Hermosillo	4. Mérida	4. Guaymas	4. Chetumal
5. Durango	5. La Paz	5. Minatitlán	5. Lázaro Cárdenas	5. Pachuca
6. Mazatlán	6. Los Mochis	6. Oaxaca	6. Loreto	6. Palenque
7. Monterrey	7. Manzanillo	7. Tapachula	7. Matamoros	7. Poza Rica
8. Reynosa	8. Mexicali	8. Veracruz	8. Nogales	8. Puebla
9. San Luis Potosí	9. Morelia	9. Villahermosa	9. Nuevo Laredo	9. Puerto Escondido
10. Tampico	10. Puerto Vallarta		10. Querétaro	10. San Cristóbal de las Casas
11. Torreón	11. San José del Cabo		11. Tamuín	11. Tehuacán
12. Zacatecas	12. Tijuana		12. Tepic	12. Toluca
13. Zihuatanejo			13. Uruapan	13. Tuxtla Gutiérrez

* Estos grupos continúan bajo la administración de ASA.

FUENTE: Aeropuertos y Servicios Auxiliares

El documento sobre los lineamientos generales define, en forma clara y congruente con los propósitos de la apertura a la inversión, el esquema jerárquico de control de las sociedades concesionarias de cada uno de los aeropuertos en los que se admitirá la participación de capital privado, de la siguiente manera:

Cuatro **sociedades controladoras**, una para cada uno de los grupos de aeropuertos Centro Norte, Ciudad de México, Pacífico y Sureste²⁶, serán empresas de participación estatal mayoritaria, propietarias de las sociedades concesionarias de cada grupo.

Una **sociedad concesionaria** para cada uno de los aeropuertos dentro de cada grupo, que también será una empresa de participación estatal mayoritaria y poseedora del título de concesión del aeropuerto correspondiente.

²⁶ Los grupos aeroportuarios Corporativo Norte y Corporativo Sur quedan como propiedad del Gobierno Federal a través de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Dentro de cada sociedad controladora se seleccionará, mediante licitación pública, a un **socio estratégico**, que será una sociedad mercantil constituida conforme a las leyes mexicanas, la cual aportará entre 10 y 15 % del capital social.

En una segunda etapa del proceso de apertura a la inversión, el Gobierno Federal enajenará acciones representativas del capital social de las sociedades controladoras en ofertas públicas en los **mercados de valores nacional e internacionales**. Los inversionistas extranjeros podrán participar directamente hasta en 49 por ciento del capital social de las sociedades controladoras, salvo previa autorización de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras. Aparentemente, la cantidad de acciones representativas del capital social que se enajenarán será determinada por el Gobierno Federal para salvaguardar su participación en las sociedades.

Los cuatro grupos que se abrirán a la inversión comprenden, en principio, 35 aeropuertos, incluyendo al de la ciudad de México y quedan fuera de este proceso los 26 aeropuertos de los grupos corporativos Norte y Sur que se mantienen bajo la administración de ASA. Aún atendiendo a los bajos movimientos de estos 26 aeropuertos, con respecto a los del resto del sistema, tienen importancia dentro de la red aeroportuaria por los enlaces que ofrecen para el desarrollo regional. Es previsible que algunos de estos aeropuertos evolucionarán conforme al crecimiento de su movimiento, como el de Toluca por la carga que en él se maneja, o el de Puerto Escondido por su potencial turístico.

Como resultado de la apertura a la inversión en el sistema aeroportuario, se puede prever que, en principio, 60 por ciento de los aeropuertos administrados por ASA quedarán bajo el nuevo esquema de participación de la inversión privada. Según la información de ASA, los 35 aeropuertos considerados en el proceso manejaron, en 1995, 96.8 por ciento del movimiento total de pasajeros, 95.8 por ciento de la carga y, en ellos se dieron las operaciones (aterrizajes y despegues) en 84.6 por ciento del total nacional.

5.- LA OFERTA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS

Los elementos de la oferta de los servicios de transporte aéreo en 1996 estaban conformados por 24 líneas aéreas mexicanas y 90 extranjeras²⁷. Para 1998 ya se había sufrido el retiro de cuatro líneas mexicanas, tres regionales y una de fletamento. La evolución de estos elementos se muestra en el Cuadro 6, junto con su capacidad expresada en el número de aeronaves y de asientos ofrecidos. La variación de la oferta por parte de las líneas aéreas extranjeras fue menospreciada para los propósitos de sus posibilidades de atención a la demanda. En vista de la gran capacidad potencial de las líneas extranjeras que operan hacia nuestro país, se enfocó el examen de la evolución de la oferta a las empresas mexicanas.

La capacidad de oferta de las líneas aéreas mexicanas, en número de asientos o de toneladas, creció en conjunto entre 1996 y 1998 a una tasa media anual de 7.3 %. La capacidad, según el nivel de servicio, tuvo las siguientes variaciones en tasa media anual: de las troncales creció a 8.7 %, de las regionales creció a 11.7 %, de las de fletamento decreció drásticamente en 49 % y de las exclusivas de carga se incrementó en 5.4 %.

²⁷ En 1996 se registra la operación en México de 37 aerolíneas regulares y 53 de vuelos de fletamento, de las cuales, 15 manejaron tráficos menores a 1,000 pasajeros por año.

CUADRO 6.- FLOTA Y CAPACIDAD DE LAS LÍNEAS AÉREAS MEXICANAS

EMPRESA	1996		1997		1998	
	Aeronaves	Asientos	Aeronaves	Asientos	Aeronaves	Asientos
TRONCALES	141	19,212	155	20,853	170	22,694
Aerocalifornia	16	1,443	18	1,655	18	1,655
Aeroméxico*	53	7,083	59	7,775	63	8,561
Aviacsa	9	1,384	11	1,558	12	1,545
Mexicana*	44	6,384	51	7,620	54	7,714
Taesa	19	2,918	16	2,245	23	3,119
REGIONALES	76	4,821	79	5,288	92	6,018
Aerocuahonte	2	38	3	47	3	47
Aerocozumel*	3	72	3	72	3	72
Aeroejecutivo	7	1,142	7	1,145	9	1,473
A. Internacionales	4	476	4	476	4	476
Aerolitoral*	27	513	28	546	33	711
Aeromar*	8	378	9	430	11	526
Aeromorelos	1	40	1	40	--	--
Aerovías Caribe*	7	441	12	687	17	848
Aerosudpacífico	4	71	--	--	--	--
Aviación del Noroeste	3	144	--	--	--	--
Líneas Aéreas Allegro	10	1,506	12	1,845	12	1,865
FLETAMENTO	7	1,179	5	891	5	305
Aerocancún	2	569	2	501	--	--
Avioquintana	--	--	--	--	3	57
Estrellas del Aire	1	90	--	--	--	--
G.A.. Monterrey	4	520	3	390	2	248
DE CARGA	7	**168.7	10	**236.8	8	**187.3
Aeromexpress*	2	55.6	1	41.5	1	27.8
Aeropostal	2	47.6	2	65.3	--	--
MAS de Carga	1	41.5	2	91.0	3	132.5
Línea Aérea Mexicana de Carga	--	--	2	10.0	2	10.0
Mexicargo	1	12.0	2	17.0	1	5.0
SETRA	1	12.0	1	12.0	1	12.0
TOTALES	231	25,212	249	27,032	275	29,017
		**168.7		**236.8		**187.3

* Líneas aéreas afiliadas o asociadas a CINTRA.

** Capacidad de las líneas aéreas de carga estimada con base a diversas fuentes, en toneladas métricas

FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil, SCT.

Se estima que la creación de CINTRA tuvo una gran influencia en la evolución del subsistema de líneas aéreas mexicanas en su configuración actual, por lo que se hizo necesario conocer la capacidad de oferta de las líneas aéreas afiliadas y asociadas al mencionado grupo controlador. La oferta, en términos de asientos ofrecidos por las aerolíneas de CINTRA es predominante en el nivel troncal, con 71.7 por ciento del total del subsistema nacional y, además con una importante tasa media anual de crecimiento de casi diez por ciento. Esta capacidad de oferta se explica por la unión de dos empresas de transporte aéreo que dominaron durante mucho tiempo el mercado, con servicios en todos sus niveles (SCT, 1988) y que apenas recientemente han enfrentado la competencia de otras empresas que hace relativamente poco tiempo ingresaron al mercado, principalmente en el nivel troncal-regional. Estas aerolíneas independientes, con participación de 28.3 por ciento en la oferta del mercado de servicios troncales, incrementaron en 9.7 por ciento anualmente el número de aeronaves de su flota conjunta pero sólo 5.7 por ciento por año el número de asientos ofrecidos, por lo que perdieron participación con respecto a 1996.

El grupo CINTRA tiene 80 por ciento del total de las aeronaves que atienden al nivel regional del mercado por sí mismo, pero con una capacidad de sólo 51.9 por ciento de los asientos ofrecidos en total, lo que se debe a que las empresas Aeroejecutivo y Líneas Aéreas Allegro, por sí solas, ofrecen más de la mitad de los asientos totales, con 21 aviones de alta capacidad y largo alcance²⁸. El crecimiento medio del número de asientos ofrecidos por las aerolíneas de CINTRA en el nivel regional es de casi 24 por ciento anual, lo que es muy favorable para extender la cobertura de los servicios. La flota total de las aerolíneas regionales independientes disminuyó, de 1996 a 1998, de 31 aeronaves a 28 y su oferta de asientos creció 6.3 por ciento anualmente, esto es, se sustituyeron aeronaves con otras de mayor capacidad, lo que no necesariamente es conveniente para este sector del mercado, porque las distancias de sus rutas y los niveles de demanda requerirían de aviones con menor capacidad y mayor flexibilidad de operación.

Las líneas afiliadas a CINTRA ofrecen servicios regulares para pasajeros y, además, efectúan vuelos de fletamento cuando les son requeridos, por lo que no se registran en el nivel de servicios exclusivos de "fletamento" de los cuadros 5 y 6. La participación de CINTRA en la oferta del sector del mercado de servicios "exclusivos de carga", es tan sólo de 14.8 por ciento, en toneladas, de un total que representa una mínima parte de las necesidades para cubrir una demanda creciente. CINTRA participa de este mercado con la capacidad excedente en los compartimentos de carga de sus aeronaves que efectúan los servicios de pasajeros y, como gran parte de las aerolíneas, consideran a los servicios de

²⁸ Aunque Aeroejecutivo y Líneas Aéreas Allegro están clasificadas, en la información de la Dirección General de Aeronáutica Civil, como aerolíneas regionales, su flota de aeronaves Boeing 727, DC-9 Y MD-83 correspondería, por su capacidad y alcance, a un nivel de servicios troncales.

carga como un producto marginal subordinado a los de pasajeros. El resultado de este enfoque es que la capacidad de oferta del sistema mexicano de transporte aéreo en el sector de servicios exclusivos de carga es muy baja en relación con la demanda, que acusa un alto ritmo de crecimiento en el mundo y especialmente en México, en donde se han presentado tasas de crecimiento medias de más de once por ciento al año. La antigüedad de la flota de cada aerolínea y el comportamiento de este parámetro entre 1997 y 1998, califican un aspecto de calidad de la oferta de los servicios, como se muestra en el Cuadro 8 para las líneas aéreas mexicanas.

CUADRO 7.- ANTIGÜEDAD DE LA FLOTA

EMPRESA	ANTIGÜEDAD (años)		VARIACIÓN
	1997	1998	
TRONCAL			
Aerocalifornia	29.11	30.11	+1.00
Aeroméxico*	12.47	12.89	+0.42
Aviacsa	24.73	26.17	+1.44
Mexicana*	10.88	11.06	+0.18
Taesa	21.94	21.09	-0.85
REGIONAL			
Aerocuahonte	17.00	15.00	-2.00
Aerocozumel*	24.00	25.00	+1.00
Aeroejecutivo	25.57	24.78	
Aerolíneas Internacionales	30.50	31.50	+1.00
Aerolitoral*	5.29	6.52	+1.23
Aeromar*	7.22	6.73	-0.49
Aerovías Caribe*	26.00	22.82	-3.18
Líneas Aéreas Allegro	16.33	19.83	+3.50
FLETAMENTO			
Aerocancún	10.50	--	--
Avioquintana	--	12.00	--
Gpo. Aéreo Monterrey	27.00	27.00	0.00
EXCLUSIVAS DE CARGA			
Aeromexpress*	29.00	19.00	-10.00
Aeropostal	34.50	--	--
MAS de Carga	31.50	29.00	-2.50
Línea Aérea Mexicana de Carga	42.50	43.50	+1.00
Mexicargo	42.50	52.00	+9.50
Servicios de Transporte Aéreo	29.00	30.00	+1.00

* Líneas aéreas afiliadas o asociadas a CINTRA.

FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil, SCT.

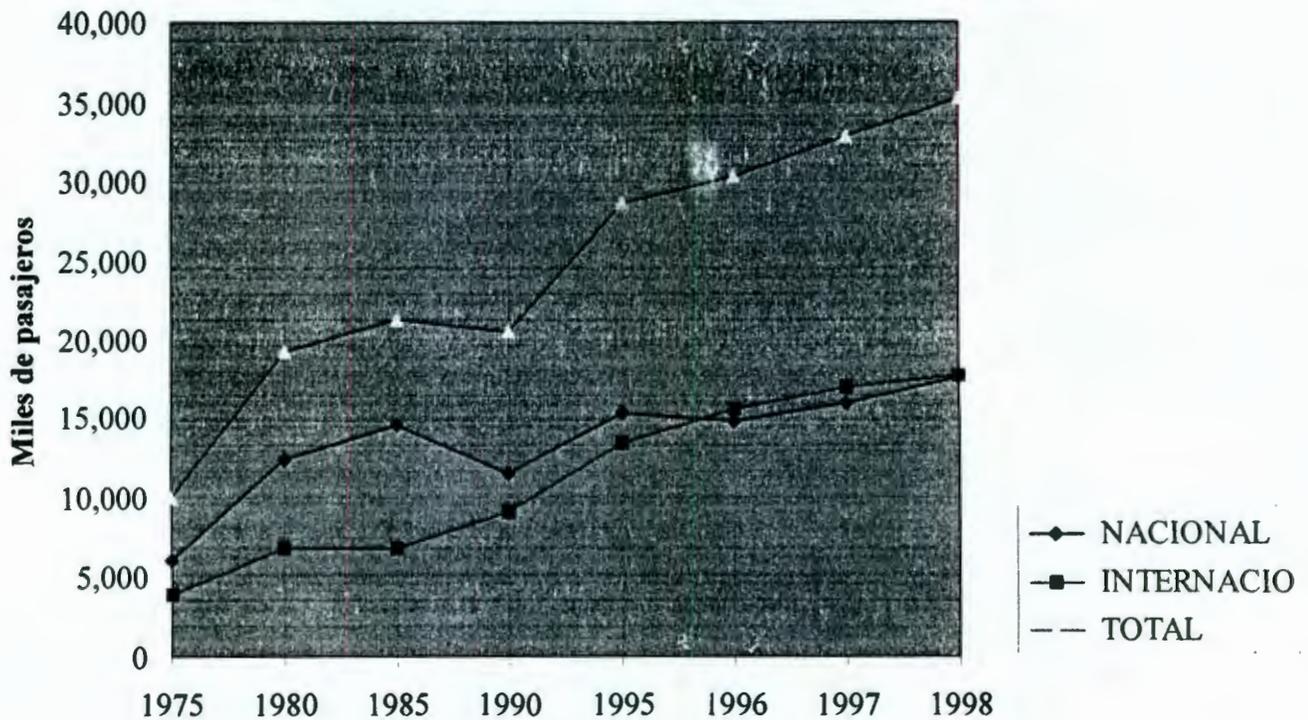
Un examen de los datos de los cuadros 6 y 8 muestra que las aerolíneas con mayores flotas son las que tienen también las aeronaves con menores antigüedades medias. En General, se nota un predominio de las grandes aerolíneas y sus subsidiarias que muestran una mayor capacidad por los recursos financieros, tecnológicos y materiales que utilizan y que las coloca en una posición de ventaja frente a las líneas independientes.

6.- LA DEMANDA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS

Se juzgó conveniente tener una visión de amplio rango al examinar la evolución de la demanda de los servicios de transporte aéreo, por lo cual se revisaron los datos de pasajeros y carga transportados desde 1975, que se supuso mostrarían las tendencias anteriores a las transformaciones que se dieron en la presente década, relacionadas con la liberalización de los mercados, así como sus efectos manifestados en los últimos años.

La Gráfica 1 muestra la evolución de la cantidad de pasajeros transportados en los servicios nacionales e internacionales y se puede observar un crecimiento continuo de la cifra total, debido al incremento en los pasajeros transportados en los servicios internacionales. Los pasajeros transportados en los servicios internacionales crecieron, entre 1990 y 1998 a una extraordinaria tasa media anual de 8.8 por ciento y, a partir de 1996, sus cifras empezaron a ser mayores que las de los servicios nacionales. En el período de 1975 a 1998, las cantidades de pasajeros transportados crecieron a tasas medias anuales de 4.7 por ciento en los servicios nacionales, 6.8 por ciento en los internacionales y 5.6 por ciento en el total.

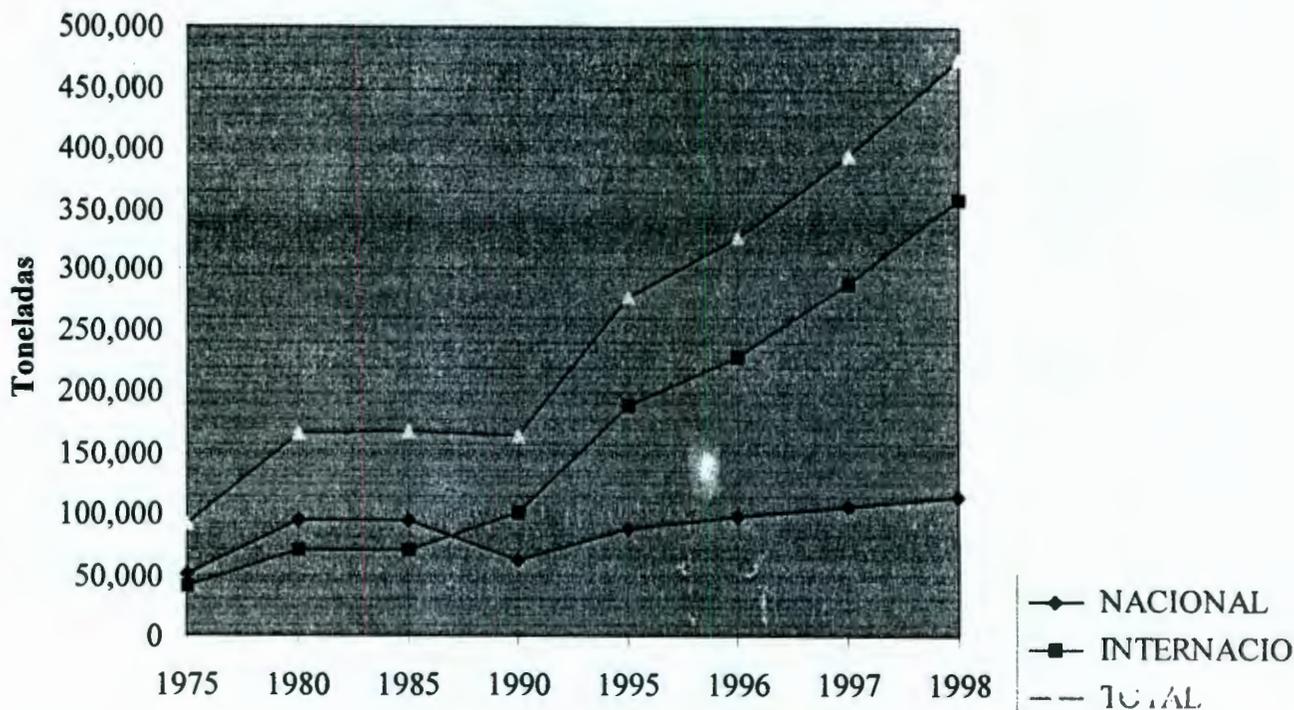
GRÁFICA 1.- TOTAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS



FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T.

En cuanto a la carga transportada en los servicios nacionales e internacionales, se puede observar en la Gráfica 2 un muy marcado ascenso entre los años de 1990 y 1998, que fue de 17.1 por ciento medio anual. A partir de 1987, las cantidades de carga transportada por los servicios internacionales empezaron a ser mayores que la manejada en los servicios nacionales, llegando a ser más de tres veces estas últimas. Las tasas medias anuales de crecimiento, entre 1975 y 1998, de la carga transportada fueron de 3.7 por ciento en los servicios nacionales, 9.8 por ciento en los internacionales y 7.4 por ciento en total. Se plantea la posibilidad de que las empresas extranjeras con una gran capacidad de oferta, manifestada con un crecimiento de la frecuencia de vuelos con aeronaves exclusivas de carga, están promoviendo el gran crecimiento de la demanda de estos servicios y de su incorporación a las cadenas multimodales de transporte.

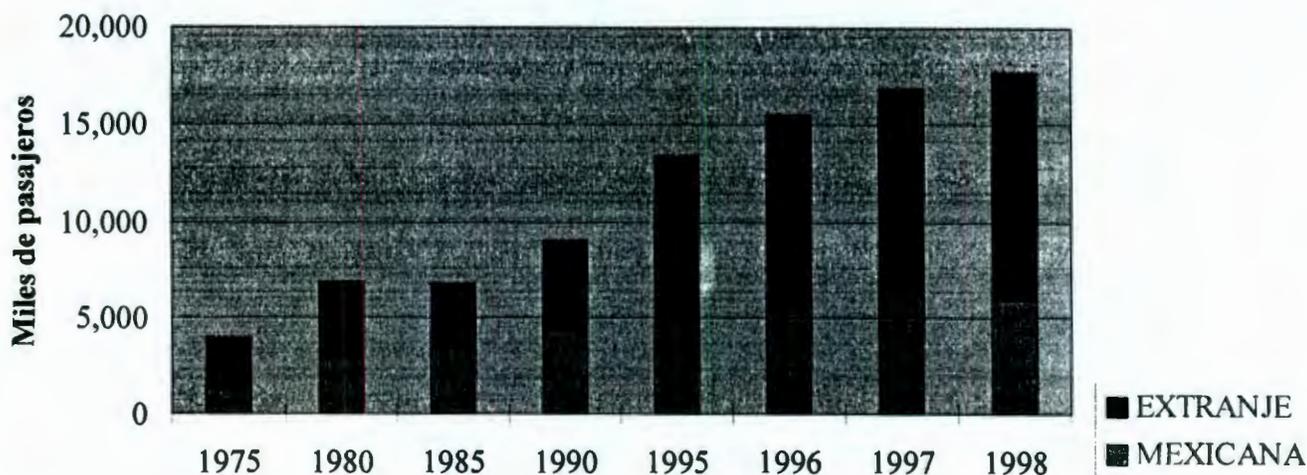
GRÁFICA 2.- TOTAL DE CARGA TRANSPORTADA



FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T.

Servicios internacionales.- Se revisó, en un amplio plazo, la participación de las aerolíneas mexicanas y las extranjeras en los mercados de servicios internacionales de pasajeros y de carga. En 1975, las empresas mexicanas transportaron 33 por ciento de los pasajeros internacionales y en 1998 mantuvieron esta participación proporcional. Entre 1990 y 1998, se dio un crecimiento espectacular de la cantidad de pasajeros que transportaron las líneas extranjeras que, en este período, fue de 145 por ciento, mientras que para las empresas mexicanas sólo creció 40 por ciento. Sólo alrededor de 1985 se observó un equilibrio en la cantidad de pasajeros transportados por las líneas mexicanas y las extranjeras, 51 y 49 por ciento respectivamente. Entre 1975 y 1998, el crecimiento de la cantidad de pasajeros transportados por las aerolíneas mexicanas se dio a una tasa media anual de 6.9 por ciento y para las extranjeras fue de 6.8 por ciento. Puede afirmarse que el subsistema de aerolíneas mexicanas ha logrado conservar su participación en el mercado de los servicios internacionales de transporte de pasajeros, a pesar de la entrada en el mercado de aerolíneas extranjeras de gran capacidad y en un marco operativo de fuerte competencia. El autor considera que las líneas aéreas mexicanas han conservado simplemente su participación en el mercado, en vez de incrementarla, por circunstancias atribuibles a su propio desarrollo, o estancamiento, en cuanto a sus propias planeaciones estratégicas. La Gráfica 3 ilustra la evolución de la atención de la demanda de los servicios internacionales de transporte de pasajeros por los grupos de líneas aéreas mexicanas y extranjeras.

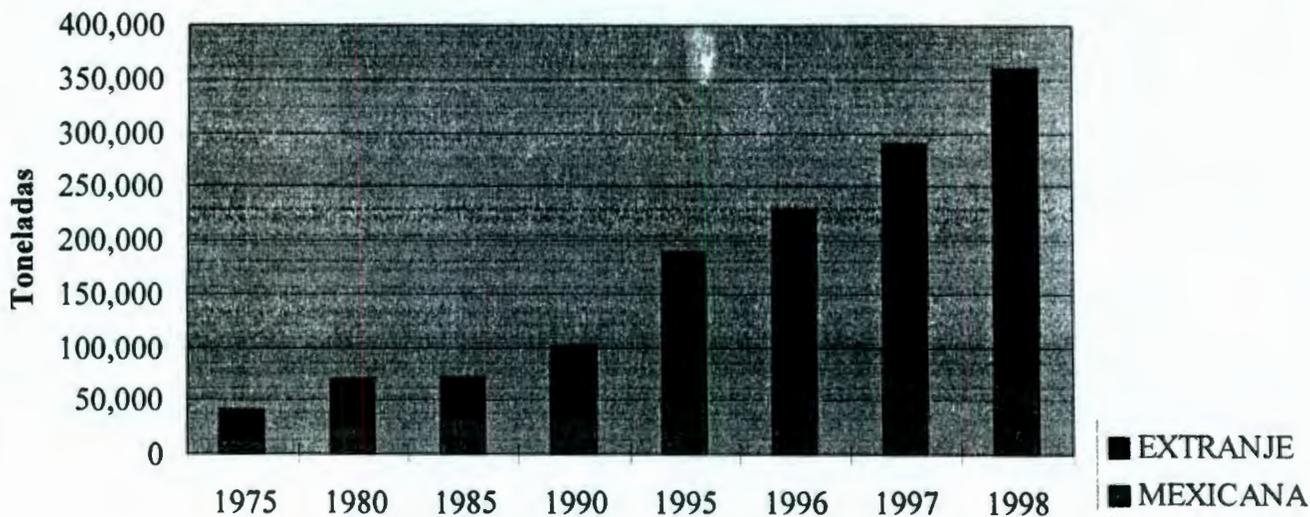
GRÁFICA 3.- PASAJEROS TRANSPORTADOS EN SERVICIOS INTERNACIONALES



FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T.

En cuanto a la cantidad de carga transportada en el período 1975-1998, la participación de las líneas aéreas extranjeras ha crecido extraordinariamente, como se muestra en la Gráfica 4, de 69 a 81 por ciento, con la consecuente caída de la participación de las empresas mexicanas a sólo 19 por ciento. Las líneas extranjeras transportaron en 1995 el doble de carga que en 1990 y, en 1998, manejaron 90 por ciento más que tres años antes, en cambio, las aerolíneas mexicanas sólo transportaron 51 mil toneladas en 1995, esto es, 60 por ciento más que en 1990. Las tasas medias de crecimiento anual, entre 1975 y 1998, fueron de 7.5 por ciento para las aerolíneas mexicanas y 10.6 por ciento para las extranjeras. Como resultado de la "globalización" de la economía y del comercio, el transporte aéreo de carga está ingresando, cda vez con mayor participación en las cadenas multimodales de transporte,. Sin embargo, los transportistas mexicanos no han promovido los servicios de carga por la vieja preferencia que tienen por los servicios de pasajeros. Por eso no existen líneas aérea de carga de gran capacidad que puedan competir con los grandes transportistas europeos y de Estados Unidos.

GRÁFICA 4.- CARGA TRANSPORTADA EN SERVICIOS INTERNACIONALES



Servicios nacionales.- La evolución reciente de la cantidad de pasajeros transportados en los servicios nacionales por cada una de las líneas aéreas mexicanas se muestra en el Cuadro 8, como la expresión del estado actual de la demanda de estos servicios, así como de la participación de cada una de las empresas en el mercado actual total de los servicios

CUADRO 8.- PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LAS LÍNEAS AÉREAS MEXICANAS EN SERVICIOS NACIONALES

EMPRESA	1996		1997		1998	
	Miles	Part.(%)	Miles	Part. (%)	Miles	Part. (%)
TRONCALES	12,329	100.0	13,399	100.0	15,005	100.0
Aerocalifornia	965	7.8	1,152	8.6	1,621	10.8
Aeroméxico*	5,517	44.7	5,943	44.3	6,259	41.7
Aviacsa	476	3.9	504	3.8	857	5.7
Mexicana*	4,311	35.0	4,673	34.9	4,709	31.4
Taesa	1,060	8.6	1,127	8.4	1,559	10.4
REGIONALES	2,054	100.0	2,240	100.0	2,265	100.0
Aerocuahonte	4	0.2	45	2.0	40	1.8
Aerocozumel*	140	6.8	133	5.9	120	5.3
Aeroejecutivo	253	12.3	245	10.9	98	4.3
Aerolíneas Internacionales	187	9.1	233	10.4	329	14.5
Aerolitoral*	556	27.1	663	29.6	693	30.6
Aeromar*	368	17.9	367	16.4	383	16.9
Aeromorelos	23	1.1	5	0.2	--	--
Aerovías Caribe*	403	19.6	466	20.8	478	21.1
Aerosudpacífico	14	0.7	--	--	--	--
Aviación del Noroeste	12	0.6	--	--	--	--
Líneas Aéreas Allegro	94	4.6	83	3.7	124	5.5
FLETAMENTO	370	100.0	320	100.0	250	100.0
Aerocancún	9	2.4	6	1.9	2	1
Estrellas del Aire	21	5.7	--	--	--	--
Gpo. Aéreo Monterrey	340	91.9	314	98.1	248	99
TOTAL	14,753		15,959		17,520	

* Líneas aéreas afiliadas o asociadas a CINTRA.

FUENTE: Dirección General de Aeronáutica Civil, SCT.

Destacan Aeroméxico y Mexicana de Aviación como los principales operadores de los servicios nacionales del nivel troncal, con una participación de 73 % en de este mercado, su flota aérea y sus rutas también caracterizan a estas aerolíneas para conformar un primer nivel de jerarquía en el sistema. En segundo lugar se distinguen a Aerocalifornia y Aviacsa que cumplen las funciones de aerolíneas troncales en las regiones del Golfo de México y del Pacífico. En el nivel regional se destacan tres tipos de aerolíneas, el primero formado por empresas como Aerolitoral y Aeromar con aeronaves modernas y de características adecuadas para las rutas regionales de corto y mediano alcance; el segundo tipo formado por

Aeroejecutivo, Aerolíneas Internacionales, Aerocancún y Aerovías Caribe, que operan aeronaves de turborreacción para corto y mediano alcance en rutas que podrían ubicarse dentro de las redes troncales y, como tercer tipo, se identificarían a las empresas con equipo de vuelo con muy baja capacidad de oferta que operan rutas regionales de corto alcance.

7.- EL EQUILIBRIO EN EL MERCADO DE LOS SERVICIOS AÉREOS

Para determinar la participación en la atención a la demanda de las aerolíneas afiliadas a CINTRA, así como de las independientes, se elaboró el Cuadro 11, en donde además se comparan las participaciones de ambos grupos de empresas en la oferta, en cuanto a número de asientos de las respectivas flotas, con datos tomados de los cuadros 5 y 9. Esta revisión reveló que existe una enorme diferencia en la eficiencia de la utilización del equipo de vuelo entre el grupo de aerolíneas de CINTRA y las independientes, sobre todo en los servicios regionales y de fletamento, en donde las aerolíneas que participan con alrededor de la tercera parte de la oferta, transportan a las dos terceras partes del total de pasajeros.

CUADRO 9.- CAPACIDAD Y VENTA DE SERVICIOS

GRUPO	1996	1997	1998
<i>TRONCAL</i>	<i>(%)</i>	<i>(%)</i>	<i>(%)</i>
CINTRA	70.1	73.8	71.7
OFERTACAPACIDAD			
DEMANDAVENTA	79.7	79.2	73.1
OTROS	29.9	26.2	28.3
OFERTACAPACIDAD			
DEMANDAVENTA	20.3	20.8	26.9
<i>REGIONAL/FLETAMENTO</i>	<i>(%)</i>	<i>(%)</i>	<i>(%)</i>
CINTRA	23.4	28.1	34.1
OFERTACAPACIDAD			
DEMANDAVENTA	60.5	63.6	66.6
OTROS	76.6	71.9	65.9
OFERTACAPACIDAD			
DEMANDAVENTA	39.5	36.4	33.4

FUENTE: Elaboración propia con datos de la Dirección General de Aeronáutica Civil, SCT.

Se procedió a medir la productividad de la flota aérea de cada una de las aerolíneas mexicanas en los servicios nacionales, por medio del número de pasajeros transportados por año en 1998 por cada asiento ofrecido, para los niveles troncal y regional y, conforme al mismo indicador aplicado globalmente a las líneas aéreas exclusivas de fletamento, resultando los niveles de eficiencia en el uso del equipo de vuelo.

En el nivel troncal resultó que la productividad de la flota tuvo un rango desde 500 hasta cerca de 1,000 pasajeros anuales transportados por asiento ofrecido. Las líneas aéreas regionales tienen un mayor rango de utilización de su equipo de vuelo que las líneas troncales, en pasajeros transportados por asiento disponible, porque las menores distancias de las rutas y la menor capacidad de las aeronaves en este nivel de aviación les permiten la operación de mucho mayores frecuencias, elevando el rendimiento de sus asientos ofrecidos, de ahí que Aerolitoral y Aeromar tengan la más alta eficiencia en la utilización de su equipo (975 y 728 pasajeros anuales por asiento respectivamente) porque cumplen con las características señaladas de corta distancia de sus rutas y menor capacidad de sus aeronaves, además de una programación y organización de sus servicios adecuada para una eficiente operación. Desde luego que llama la atención la muy baja utilización del equipo de Aeroejecutivo y de Líneas Aéreas Allegro (67 y 66 pasajeros anuales por asiento, respectivamente) que sólo se podría atribuir a que ambas aerolíneas aplican a su operación un enfoque diferente al que da importancia primaria a la eficiencia de uso de las aeronaves y que han efectuado operaciones tanto regulares como de fletamento en rutas de mediana y de gran distancia con aeronaves con más de 150 asientos cada una.

8.- LA ESTRUCTURA TARIFARIA DEL TRANSPORTE AÉREO MEXICANO

Una encuesta de tarifas de servicios de transporte aéreo de pasajeros realizada por seis meses del año 2000²⁹, en los niveles troncal, regional e internacional, con 250 unidades muestrales (100 troncales, 100 regionales y 50 internacionales) tuvo los resultados que se muestran en el cuadro 10, como resumen estadístico de la serie de datos de precio por pasajero-kilómetro de los seis meses del muestreo y se destacan las diferencias que existen en los precios en los tres niveles de aviación. Es necesario aclarar que la división de mercado propuesta para la encuesta, era la única adecuada para obtener las tarifas y ordenarlas para más amplias y detalladas consultas y que sólo se requirieron para servicios regulares. Estas consideraciones no corresponden con los análisis del mercado hechas con respecto a capacidad y venta de servicios, pero dan un punto de referencia para comprobar que existen diferencias de precios de tal magnitud que no se justifican por las diferencias correspondientes de costos sino por las características de los compradores del mercado. Esto quiere decir que los mayores precios en el nivel regional se deben al valor percibido por los usuarios que son principalmente viajeros de negocios. El precio medio unitario de los servicios regionales es más del doble del precio del nivel troncal y el triple del de los servicios internacionales. El promedio de los precios unitarios de los servicios troncales domésticos exceden al de los internacionales en 44 %. La mayor desviación estándar y varianza es la de los precios de los servicios regionales, lo que denota una diferencia significativa entre los precios de las diferentes líneas aéreas que prestan estos servicios y, sin embargo, muestran también la menor asimetría y curtosis o agudeza de su distribución, al contrario de la distribución de los precios de los servicios troncales que acusan mayor sesgo y agudeza, seguramente por la mayor diversidad de rutas que estos últimos operan.

El concepto de precio por pasajero-kilómetro se tomó para poder efectuar comparaciones absolutas en la encuesta mencionada y porque las aerolíneas lo usan como ingreso por pasajero-kilómetro para medir su "rendimiento" (yield) financiero-operativo. Por las diferencias encontradas en los precios medios por pasajeros-kilómetro, se plantea la hipótesis de que estos son establecidos por las aerolíneas con base en la relación inversa con la demanda

²⁹ Encuesta realizada por el Instituto Mexicano del Transporte, con base en cotizaciones de viajes redondos obtenidas por teléfono e internet en pares de ciudades seleccionados para diferentes aerolíneas y distancias..

CUADRO 10.- RESUMEN ESTADÍSTICO

<i>Concepto</i>	<i>Precio/pasajero-kilómetro</i>		
	Troncal	Regional	Internacional
Media	1.65	3.47	1.14
Error típico	0.0799	0.1482	0.0915
Mediana	1.44	3.28	0.89
Moda	0.86	3.53	N/A
Desviación estándar	0.80	1.48	0.65
Varianza de la muestra	0.64	2.20	0.42
Curtosis	6.66	0.97	2.39
Coefficiente de asimetría	2.03	0.93	1.59
Rango	4.87	7.65	2.78
Mínimo	0.69	1.18	0.53
Máximo	5.56	8.83	3.32
Suma	164.71	346.98	56.85
Cuenta	100	100	50

La evolución del precio promedio mensual por pasajero-kilómetro a lo largo del período de muestreo se presenta en el Cuadro 11, en donde también aparecen las distancias promedio por cada mes. Aunque el período de muestreo es de sólo seis meses, se puede apreciar el aumento de los promedios mensuales del ingreso en los meses de julio a septiembre para los servicios regionales nacionales, no así para los servicios troncal nacional e internacional, como se muestra en el Cuadro 11. En un período de muestreo más amplio, por lo menos de doce meses, se podrán observar con mayor claridad los cambios estacionales de los precios. Desde luego que se hacen evidentes las magnitudes relativas de los precios de los tres niveles de servicios que, al finalizar el semestre, acusaron mayores diferencias entre sí.

CUADRO 11.- PRECIOS Y DISTANCIAS PROMEDIO MENSUALES

<i>MES</i>	<i>TRONCAL</i>		<i>REGIONAL</i>		<i>INTERNACIONAL</i>	
	PRECIO pesos/pax-Km	DISTANCIA (Km)	PRECIO pesos/pax-Km	DISTANCIA (Km)	PRECIO pesos/pax-Km	DISTANCIA (Km)
ABRIL	1.92	1,016	3.01	630	0.98	2,044
MAYO	1.58	976	2.99	507	0.97	2,337
JUNIO	1.43	1,139	3.21	453	1.28	1,691
JULIO	1.60	949	3.87	347	1.27	1,751
AGOSTO	1.78	863	3.73	379	1.32	2,276
SEPTIEMBRE	1.58	966	3.90	360	1.03	2,330

Por lo pronto, los resultados de las encuestas hasta aquí analizadas, muestran un estado muy cercano al monopolio de los servicios regionales, en donde cada ruta, salvo algunas pocas, es atendida por una aerolínea y en donde también se tienen características oligopólicas a través de las alianzas de código compartido. En un grado más alejado del monopolio, se encuentran los precios de los servicios troncales, en donde hay mayor presencia de las aerolíneas independientes y con una mayor cantidad de usuarios de tipo turista.

De esta encuesta se puede revisar el estado de competencia en los diez pares de ciudades atendidos por las aerolíneas troncales, con las tarifas más altas, como se muestran en el Cuadro 12, con las aerolíneas participantes en cada mercado.

CUADRO 12.- PARES DE CIUDADES, SERVIDOS POR AEROLÍNEAS TRONCALES, CON LOS MAYORES PRECIOS

<i>PAR DE CIUDADES</i>	<i>PRECIO MEDIO AEROLÍNEAS PARTICIPANTES*</i> (Pesos/pax-km)	
Guadalajara-Puerto Vallarta	5.19	Aerolitoral – Mexicana
Mérida-Villahermosa	3.29	Aerocaribe – Aviacsa
Chihuahua-Cd. Juárez	3.26	Aerolitoral – Aeroméxico
México, DF-Veracruz	2.73	Aeroméxico – Mexicana
México, DF- Puerto Vallarta	2.71	Aeroméxico – Mexicana
Del Bajío- Monterrey	2.64	Aerolitoral – Aeroméxico – Mexicana
Del Bajío-México, DF	2.52	Aeroméxico
México, DF-Zihuatanejo	2.43	Aeroméxico – Mexicana
Huatulco-México, DF	2.12	Mexicana
Acapulco-México, DF	2.04	Aeroméxico - Mexicana

* Aerolínea participante se consideró aquella que ofrece servicios directos, sin conexión en México, D.F. u otro centro distribuidor de tráfico.

FUENTE: Elaboración propia con datos de la encuesta de precios del IMT.

Entre los diez pares de ciudades anteriores, sólo en la ruta Mérida-Villahermosa-Mérida existe una competencia efectiva. De una revisión similar de los precios en las rutas domésticas regionales, que se muestra en el Cuadro 13, se encontró que los diez pares de ciudades con los mayores precios mostraron un rango de 4.90 a 8.83 pesos por pasajero-km. y se confirma que todos estos pares son operados

en forma exclusiva por Aerocaribe, Aerolitoral o Aeromar y sólo en algunas rutas existe competencia efectiva por la participación de Aerocalifornia y Aviaca.

CUADRO 13.- PARES DE CIUDADES, SERVIDOS POR AEROLÍNEAS REGIONALES, CON LOS MAYORES PRECIOS

PAR DE CIUDADES	PRECIO MEDIO (Pesos/pax-km)	AEROLÍNEAS PARTICIPANTES*
Cancún-Cozumel	8.83	Aerocaribe
Monclova-Monterrey	6.99	Aerolitoral
Hermosillo-Loreto	6.98	Aerolitoral
México-Morelia	6.49	Aeromar
México-Poza Rica	6.09	Aeromar
Tuxtla Gutiérrez-Veracruz	5.35	Aerocaribe
Monterrey Piedras Negras	5.16	Aerolitoral
Guadalajara-Manzanillo	5.05	Aerolitoral
Tuxtla Villahermosa	Gutiérrez- 5.05	Aerocaribe
México, Cárdenas	DF-Lázaro 4.97	Aeromar

* Aerolínea participante se consideró aquella que ofrece servicios directos, sin conexión en México, D.F. u otro centro distribuidor de tráfico.

FUENTE: Elaboración propia con datos de la encuesta de precios del IMT.

9.- CONCLUSIONES

En los últimos doce años, y con ritmo creciente en la década actual, se han dado en el contexto mundial una serie de transformaciones radicales en los ámbitos comercial y operativo del transporte aéreo que han inducido nuevas actitudes, políticas y prácticas regulatorias para corresponder con el ambiente competitivo y liberalizador del comercio y la creciente globalización de los negocios. El sistema mexicano de transporte aéreo está inmerso en este ambiente de competencia y ha participado en los acontecimientos que han conformado esta nueva situación de los servicios de transporte aéreo tanto nacionales como internacionales. Por la naturaleza de las transformaciones dadas en el transporte aéreo, parece invariable el curso que éste ha tomado hacia la liberalización de los mercados.

Tanto las aerolíneas como las autoridades normativas y los servicios de apoyo, tienen la función de satisfacer la demanda de servicios domésticos que son el ámbito propio de las líneas aéreas nacionales con niveles limitados de competencia por las restricciones en los recursos financieros y tecnológicos del país, pero es indudable que la mayor demanda de servicios y con tasas de crecimiento mayores se da en las rutas internacionales en condiciones de gran competencia. Este trabajo ha mostrado que la participación de las líneas aéreas extranjeras en los mercados de los servicios internacionales originados en México, es creciente a tasas cada vez mayores, sobre todo en el transporte de carga, lo que es explicable por el enorme potencial de oferta de las grandes aerolíneas mundiales que operan en este mercado con grandes flotas aéreas y recursos prácticamente ilimitados.

Las líneas aéreas mexicanas tienen en conjunto una flota aérea de 275 aeronaves que podría equivaler a la mitad de la flota de una sola de las empresas americanas que operan hacia México y también es menor que cualquiera de las flotas europeas. En esta situación, es verdaderamente sorprendente y apreciable que las empresas mexicanas participen con 33 por ciento de los pasajeros y 19 por ciento de la carga transportados en servicios internacionales, sin embargo, los datos relativos al crecimiento de los tráficos manejados por las aerolíneas extranjeras no permiten ver con optimismo la situación futura de las empresas mexicanas. La escasa capacidad de las líneas mexicanas para el manejo de carga internacional, augura un dominio de las empresas extranjeras en este mercado. Es conveniente distinguir dos objetivos en la política aérea nacional, uno sería la apertura de los mercados internos para la competencia efectiva a favor de los usuarios y otro, el fortalecimiento de las líneas aéreas mexicanas que participan en los mercados internacionales para conservar algún poder de decisión en cuanto al establecimiento de los servicios.

Parece recomendable aplicar políticas diferentes para el desarrollo de los dos mercados, por una parte, se ve necesario promover aún más la competencia en el mercado de los servicios nacionales, a través de liberalizar la entrada de nuevas

líneas aéreas y vigilar la aplicación de tarifas competitivas para ejercer, en caso necesario, la regulación que permite la Ley. Por otra parte, la permanencia de las líneas aéreas mexicanas en el mercado de los servicios internacionales sólo se aseguraría a través de las alianzas entre las propias empresas mexicanas para salir a competir y, como está sucediendo en el ámbito mundial, a través de las grandes alianzas internacionales que permiten la ampliación de los mercados.

Finalmente, el resultado de este trabajo podría señalar que los cambios en el marco jurídico y administrativo de la regulación del transporte aéreo en México ha tenido algunos resultados satisfactorios para la sociedad, en cuanto que actualmente existen más y diversas opciones de servicio para el usuario y a que el sostenimiento de las aerolíneas. Otros resultados han sido insuficientes porque el modelo del mercado de los servicios aéreos parece definirse como un oligopolio por el proceso de fijación de precios que obedece al principio de liderazgo de la empresa dominante en algunos casos y se aproxima al modelo monopólico en otros.

BIBLIOGRAFÍA

ATW, "World Airline Report" Air Transport World, julio de 1998

ASA, "Sistema Estadístico Aeroportuario", Edición XII, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, México, 1996.

Brenner, M.A., Leet, J.O., Schott, E., "Airline Deregulation", ENO Foundation for Transportation, Inc., Connecticut, E.U.A., 1985, 148 pp.

DGAC, "Evaluación de la Aviación Mexicana, 1997-1998", Dirección General de Aeronáutica Civil, S.C.T., México, 1999, 39 pp.

DOF, CFC, Extracto del "Acuerdo de Inicio de Investigación por concentración prohibida..." Diario Oficial de la Federación, 21 de septiembre de 1999, p. 37,

DOF, SCT, "Ley de Aviación Civil", Oficial de la Federación del día 12 de mayo de 1995

¹ DOF, SER, "Decreto de promulgación del acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América que modifica el Convenio sobre transportes aéreos del 15 de agosto de 1960", Diario Oficial de la Federación, Secretaría de Relaciones Exteriores, 3 de diciembre de 1992.

Feldman, J.M., "Making alliances work", Air Transport World, Vol. 35, No. 6, Cleveland, Junio de 1998.

Gould, J.P., Lazear, E.P., "Teoría Microeconómica", Fondo de Cultura Económica, México, 1994, 870 pp.

Gunther, J., "Worldwide Air Transport Conference provides new directions for the future of economic regulation", ICAO Journal, Vol. 49, No. 10, Montreal, Diciembre de 1994.

Heredia Iturbe, Francisco, "La Reestructuración del Transporte Aéreo en México, 1987-1996", Publicación Técnica No. 123, Instituto Mexicano del Transporte, Sanfandila, Qro., 1999, 47 pp.

Izquierdo, Rafael, De Buen, Oscar, "Mercados de Transporte de Carga del Caribe a la Competencia", Docuneto Técnico No. 12, Instituto Mexicano del Transporte, Sanfandila, Qro, 1995, 210 pp.

Ruíz Romero, Manuel, "La Aviación Civil en México", S.C.T.-U.N.A.M., México, 1999, 192 pp.

Salvatore, D., "Microeconomía", McGraw-Hill, México, 1988, 344 pp.

SCT, "Esquema Rector del Sistema Nacional de Transporte Aéreo", Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1988.

Sher, W., Pinola, R., "Teoría Microeconómica", Alianza Editorial, Madrid, 1985, 731 pp.