



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
ARAGÓN

LOS ATENTADOS TERRORISTAS DEL 11 DE SEPTIEMBRE
DEL 2001 Y SUS REPERCUSIONES EN EL SECTOR
AERONÁUTICO COMERCIAL MEXICANO

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADA EN RELACIONES
INTERNACIONALES
P R E S E N T A:
PAOLA GARDUÑO JUÁREZ



TUTOR: LIC. LUIS MANUEL LÓPEZ ROJAS

UNAM

MÉXICO

2006



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

AGRADECIMIENTOS

Le doy gracias a todo aquellos que de alguna forma participaron en la elaboración de esta tesis; la cual ha sido parte crucial para poder lograr terminar esta carrera, la que espero que me llene de satisfacciones a nivel profesional.

Gracias a ti papá por hacerme una persona responsable; a ti mamá por estar conmigo en los momentos difíciles y por darme los consejos para poder tomar las decisiones correctas, a mi hermana Mary por estar luchando hombro a hombro conmigo para poder salir adelante, a mi tía Angélica que mas que eso es mi amiga por pasar momentos padres y hacer amena e interesante mi vida y a ti Gloria por estar tras de mi para poder lograr este proyecto.

Le doy gracias a la Universidad por darme la oportunidad de estudiar aquí y hacer posible este logro profesional, a mi asesor Lic. Luis Manuel López Rojas que a pesar de no conocerme me dio la oportunidad de hacer este proyecto bajo su asesoría.

A todos mis amigos que formaron parte de este proceso que fue el más importante en mi vida; gracias a todos

INDICE

Introducción

1. Antecedentes

- 1.1 Breve historia del terrorismo aéreo en el mundo. Pag. 5
- 1.2 Atentados terroristas del 11 de septiembre en Estados Unidos. Pag. 8
 - 1.2.1 Cronología de hechos. Pag. 9
 - 1.2.2 Consecuencias inmediatas Pag. 11
 - 1.2.3 Nuevas medidas para el control aéreo. Pag. 15

2. Situación actual del transporte aéreo comercial en México.

- 2.1 Antecedentes de la aviación comercial mexicana. Pag. 17
- 2.2 Sistema aeroportuario nacional. Pag. 30
- 2.3 Organismo que regula el transporte aéreo nacional. Pag. 33
 - 2.3.1 Corporación Integral del Transporte Aéreo (CINTRA).Pag. 33
 - 2.3.2 Marco jurídico. Pag. 38
 - 2.3.2.1 Nacional. Pag. 38
 - 2.3.2.2 Internacional. Pag. 41
- 2.4 Medidas adoptadas por los organismos encargados de la aeronáutica, después de los atentados aéreos. Pag. 49

3. Crisis del sector aeronáutico comercial mexicano.

- 3.1 Inicio de la crisis. Pag. 54
- 3.2 Repercusiones de los atentados del 11 de septiembre en la aviación comercial mexicana. Pag. 60

4. Propuesta de optimización de la industria aérea comercial mexicana.	Pag. 71
4.1 Infraestructura.	Pag. 71
4.2 Normatividad aérea.	Pag. 75
4.3 Reactivación comercial.	Pag. 76
4.4 Competencia Leal.	Pag. 77
Conclusiones.	Pag. 81
Fuentes.	Pag. 87
Glosario.	Pag. 92
Anexo.	Pag. 94

INTRODUCCIÓN

La industria aérea al igual que cualquier actividad económica requiere ser dinámica, por lo tanto tener iniciativas que beneficien su crecimiento y desarrollo no solo en el plano nacional sino también internacional. Esta industria es uno de los sectores estratégicos de la economía de México tomando en cuenta por obra de la casualidad geográfica: nuestro país cuenta con 2000 kilómetros de frontera con el principal importador del orbe, el consumidor de última instancia de las exportaciones globales.

En una época de cambios acelerados, nada garantiza que las ventajas de hoy seguirán vigentes mañana, la caída constante en los precios del transporte y las telecomunicaciones ha cambiado para siempre nuestra percepción de la lejanía, la ubicación de México en el mapa es un factor que facilita el desempeño de sus exportaciones, pero en el vecindario global, la cercanía entre el productor y el consumidor es una ventaja que se encoge a la par de la distancia.

Ante todo esto el sector aéreo no puede verse substraído siendo el principal motor para el desarrollo económico y de turismo en México. Este sector se vio afectado por los atentados terroristas que se dieron el 11 de septiembre del 2001 en Estados Unidos, concretamente en New York, Pensilvania y oficinas del Pentágono; para México este problema agudizó la crisis que se estaba presentando no solo por los atentados sino por la saturación del mercado, el incremento a los costos y la reducción de la demanda del servicio.

El 11 de septiembre de 2001 el gobierno norteamericano sufrió atentados aéreos los cuales trajeron diversas consecuencias en diferentes sectores de ese país. Lógicamente el sector mas afectado fue la aeronáutica, datos emitidos por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), nos muestran que inmediatamente después de los atentados el número de pasajeros aéreos descendió en todo el mundo en cerca de 60%. Sin embargo, la organización recordó que antes del 11 de septiembre había señales de un retroceso del tráfico aéreo mundial, debido al impacto negativo que tuvo en el sector el debilitamiento de la economía de Estados Unidos.

De acuerdo con información de la IATA, los atentados terroristas en Estados Unidos aumentarán en más de 40 mil millones de dólares las pérdidas del transporte aéreo mundial¹. Antes de los ataques, la IATA preveía para el 2001 un pérdida de 6 mil millones de dólares. En suma, las pérdidas podrían alcanzar una cifra de alrededor de 10 mil millones de dólares, la mayor sufrida por la industria del transporte aéreo, que en 1992 tuvo pérdidas por 7 mil 500 millones de dólares como consecuencia del impacto de la guerra del Golfo Pérsico.

Pero no solo Estados Unidos fue afectado por este problema, también llegó a América Latina y específicamente a México. Ante la crisis de la industria de la aviación, el gobierno de Estados Unidos puso a disposición de las líneas aéreas de aquel país 15,000 millones de dólares.

En el caso de México no se pudo hacer lo mismo por los problemas ya existentes con la Corporación Internacional del Transporte Aéreo (CINTRA), la cual apenas tenía poco de haber sufrido un rescate del gobierno por partes del Instituto para la Protección del Ahorro Bancario (IPAB). A raíz de esto, la economía de las aerolíneas mexicanas se vio reducida hasta en un 27% de su capacidad para generar flujos, han despedido a 2500 trabajadores desde el 11 de septiembre del 2001, y se han prescindido como mínimo de 10 aeronaves.

Los factores que han sumido en esta situación a la industria aérea son: la sobrecapacidad en operaciones, otro factor es que el 65% de los costos de las dos aerolíneas están influenciados por factores externos o por el gobierno, por lo que sólo pueden controlar el 35% de sus costos de operación (mantenimiento, servicios a bordo, administración, entre otras)². Un ejemplo de esto es que Aeroméxico de 1998 hasta el 2001 ha incrementado sus gastos en un 76% y un 84% de combustible; por lo que sus ingresos han caído, particularmente por la incertidumbre que generaron los atentados en Estados Unidos.

¹ Roberto Campa Zúñiga; "Preparados para despegar". La Jornada. Pag 1

² "Mexicana y Aeroméxico en crisis". Noticieron Televisa. Pag 1

La hipótesis que se maneja en esta investigación es que los ataques aéreos del 11 de septiembre de 2001 agudizaron la crisis económica del sector aeronáutico comercial mexicano, y las medidas adoptadas para remontar el problema no han sido adecuadas, por lo que esto puede ser un factor primordial para que la industria compita con las líneas extranjeras, y tengan prioridad las nacionales reestructuradas.

Desde el punto de vista de las Relaciones Internacionales los ataques del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos, crearon una incertidumbre no solo en Estados Unidos sino a nivel mundial, que repercutió de manera importante en México. Trayendo consigo grandes problemas al sector aeronáutico comercial; ya que vinieron a desquebrajar aun más la débil estructura aérea.

Las prácticas monopólicas establecidas por CINTRA el cual no muestra sus verdaderos intereses ya que no solo maneja a las principales aerolíneas sino también a las actividades productivas relacionadas con el sector aéreo.

Una de nuestras mayores desventajas es que a pesar de avances importantes, México está aún lejos de ser una verdadera economía de mercado donde rijan los principios de libre competencia. Si aterrizamos los ojos en los aviones que surcan los cielos podremos observar que los monopolios nacionales aún gozan de cabal salud. Ante la falta de alternativas, los consumidores se ven obligados a pagar los precios que imponen los proveedores con una posición dominante en el mercado. Un empresario mexicano tiene que aceptar los altos costos de servicios claves como la transportación aérea y el abastecimiento de energía. Mientras que nuestros competidores en Asia y América Latina tienen acceso a los mismos servicios con tarifas mucho más competitivas. La robusta presencia de monopolios privados y estatales es un obstáculo para las aspiraciones de crecimiento de la economía mexicana.

Ante todas las aristas de esta situación, el objetivo general del presente documento es analizar y conocer las repercusiones económicas y estructurales que se tuvo en el sector aéreo comercial a partir de los ataques del 11 de septiembre en Estados

Unidos, tomando un punto de vista estadístico para ubicarlo en una realidad concreta y con problemas de estructura y funcionamiento.

Esta investigación partirá de una breve reseña sobre los atentados aéreos que se han dados en el mundo, de igual manera se proporcionara la historia de la aviación comercial mexicana, como surge, quienes la conforman y como se ha ido desarrollando; hasta llegar al momento en que los atentados aéreos son literalmente parte de una crisis donde el sector aeronáutico México se ve afectado por los mismos; y por último se mostrara una propuesta con la que la industria se reactivara y volverá a generar ingresos importantes para la industria.

Se visualizara en el presente estudio al transporte aéreo desde una perspectiva estructural funcionalista en la que nos permita conocer su evolución, la crisis que se desato a partir de los ataques terroristas del 11 de septiembre del 2001, un factor internacional, que creo una incertidumbre a nivel mundial e impacto de manera importante en México ya que la industria aérea es un sector de primordial importancia en el desarrollo económico.

Al mismo tiempo en esta problemática se trabajara con el método dialéctico el cual posee una actitud hacia el objetivo de estudio que en este caso son el sector aeronáutico comercial mexicano específicamente las aerolíneas; consiste en la contradicción de los momentos y la misma reconstrucción en una unidad totalizadora, la que al mismo tiempo divide esa unidad para poder estudiarla y buscar después una solución.

Este método cuenta con características que nos ayudaran a resolver esta problemática:

- Analizar el sistema social.
- Explicar las diferentes partes que lo componen.
- Manifestar la causalidad existente, el como de los hechos y el como resolverlos.

Capítulo 1

Antecedentes del terrorismo aéreo.

Desde el punto de vista de las relaciones internacionales los ataques del 11 de septiembre del 2001 (11-S) fueron un factor internacional que creó una incertidumbre en todos los ámbitos (económicos, políticos y sociales) afectando no solo a Estados Unidos (EE.UU) sino al Mundo, a América Latina y específicamente a México . Los atentados de Nueva York y Washington tendrán sin duda un invaluable significado histórico de tal forma que durante mucho tiempo hablaremos de antes y después del 11-S.

Ante la situación de la aeronáutica comercial mundial con crisis financieras, atentados terroristas y guerras por el control energético. México no puede sustraerse a esto y ve vulnerado su ya de por sí deteriorado sector aéreo con problemas tanto en estructura como en funcionamiento.

1.1 Breve historia del terrorismo aéreo en el mundo.

La Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI) abordó por primera vez la cuestión del uso de aeronaves para fines de presión (terrorismo) en 1968, y después el Consejo adoptó rápidamente una primera serie de medidas preventivas; posteriormente en las sesiones extraordinarias de la Asamblea de La Haya en 1970; empezaron a regular las facultades y obligaciones de cada Estado con respecto al delito de apoderamiento ilícito de aeronaves estableciendo un sistema de jurisdicciones concurrentes y no excluyentes para conocer el delito y establecer diversas normas en materia de extradición, todo ello basándose en el anexo 17 (programa integral de seguridad) del Convenio de Chicago¹.

¹ Dr. Assad Kotaite. “Conferencia ministerial del alto nivel sobre seguridad de la aviación y panorama general” OACI. p.1.

Los acontecimientos terroristas 11-S han vendido a empañar la alta seguridad del transporte aéreo en un momento en que la economía se encontraba en una fase descendente, trayendo por consecuencia incertidumbre a la aviación mundial. La táctica de usar aviones como misiles no es nuevo; ejemplos de ello podemos encontrarlos desde 1994, cuando un grupo argelino conectado a *Al Qaeda* secuestró un jumbo de *Air France* e intentó chocarlo contra la Torre Eiffel lo cual fue impedido por el Servicio de Inteligencia de Francia

Un año después, la policía filipina detectó un plan para hacer estallar 12 aviones estadounidense cuando sobrevolaban el centro de grandes ciudades (uno de sus objetivos era el edificio de la CIA). Este operativo llevó al arresto de *Ramzi Ahmed Yousef*, quien en 1993 lideró al grupo que atentó contra el *World Trade Center* (WTC).

Ya en 1996 cuando se estalló en el Atlántico frente a Massachussets el vuelo 800 de TWA, un comité encabezado por el entonces vicepresidente Al Gore, determinó que “existen agujeros de seguridad en los aeropuertos de EE.UU. y se detectaron grupos terroristas islámicos que se preparan para secuestrar vuelos internos”². Un año más tarde, la Agencia Central de Inteligencia (CIA) obtuvo informes sobre que la red *Al Qaeda* – organizada por *Osama Bin Laden*- infiltró un grupo de extremistas islámicos de Hamburgo, en Alemania

En diciembre de 1999, un grupo de árabes del *Al Qaeda* secuestró un avión de *Indian Airlines* y lo desvió hacia *Kandahar*, en Afganistán. Los cinco secuestradores utilizaron pequeños cuchillos o cortantes y amenazaron a los miembros de la tripulación con degollarlos, exactamente como se sospecha que hicieron los comandos el 11 de septiembre.

Un informe preparado en 1999 por el *National Intelligence Council*, afiliado a la CIA, advertía que terroristas asociados a *Bin Laden* podrían piratear aeronaves siguiendo un escenario casi idéntico al del 11S: “Comandos suicidas pertenecientes al Batallón del Martirio de *Al-Qaeda* podrían lanzar aviones llenos de explosivos (C-4 y Semtex) contra

²“ Informe de 1999 que anticipaba ataques similares a los del 11 de septiembre”. CNN en español.. Pag.2.

el Pentágono, el cuartel general de la CIA o la Casa Blanca”³, Incluía un plano de agentes de *Al-Qaeda*, elaborado en 1995 y descubierto en Manila en la computadora personal de *Ramzi Youssef*, un terrorista condenado en los EE.UU. por el atentado de 1993 al *World Trade Center*⁴.

El 13 de Junio del 2001 en la cúspide de la reunión del G-8, (se denomina como un conjunto de países, con una entidad económica y política propia que en un principio se conoció como el G-7 que estaba conformado por Estados Unidos, Japón, Alemania, el Reino Unido, Francia, Canadá e Italia; y posteriormente se unió Rusia) los líderes italianos y egipcios advierten a la CIA que podrían usarse aviones de pasajeros llenos con explosivos para un posible ataque contra *George W. Bush*.

Ya para el mes de julio el jefe de antiterrorismo del Consejo de Seguridad en una reunión de alto nivel en la Casa Blanca, *Richard Clarke*, advierte que algo espectacular va a suceder y será muy malo para Estados Unidos en el cual el agente del FBI, *Kenneth Williams*, envía su Informe Phoenix en el cual se puntualiza que militantes fundamentalistas islámicos están estudiando en escuelas de aviación alrededor del país y están preparando un atentado⁵.

La Agencia Federal de Aviación (FAA) pone en alerta máxima a todas las aerolíneas y advierte que los terroristas están preparándose para secuestrar aviones. El informe según el cual *Bin Laden* secuestraría aviones estuvo en manos de *George W. Bush* el 6 de agosto de 2001, es decir, un mes antes del ataque. El vicepresidente de los EE.UU, *Dick Cheney*, y el secretario de defensa, *Donald Rumsfeld*, argumentaron que no existían precedentes de que un avión pudiera ser secuestrado para atacar su país. Sin embargo, bastaba sentarse un sábado a la tarde ante el televisor para recordar a los kamikazes aéreos japoneses inmolándose contra objetivos militares durante la Segunda Guerra Mundial.

³ Ibidem.

⁴ Paul J. Guido. “11-S: El complot más escandaloso del siglo XXI. *La jornada*, ejemplar semanal.Pag. 2

⁵ Williams Kennett, “El informe Phoenix”. Clarín, pag 2.

En agosto, la CIA había alertado a la Oficina General de Investigaciones (FBI) que dos hombres vinculados a *Al-Qaeda* se encontraban en territorio estadounidense y se cree que fueron los que participaron en el ataque contra el Pentágono.

Para este momento la situación en la estructura de la económica estadounidense se encontraba en alerta, con una alta predisposición para que sucediera algo que realmente cambiará no solamente la económica de Estados Unidos sino también transgredirá el orden mundial hasta ahora establecido en materia de terrorismo y aviación, con todas sus variantes.

1.2. Atentados terroristas del 11 de septiembre del 2001 en Estados Unidos.

El 11 de septiembre 19 terroristas secuestran cuatro aviones: dos los estrellan contra las Torres Gemelas en Nueva York; uno en el Pentágono, y el cuarto cae misteriosamente en Pennsylvania. Hay evidencias de que ese mismo día hubo otros varios grupos terroristas en otros vuelos en la costa este de Estados Unidos células que se cree permanecen dormidas en ése y otros países occidentales esperando un nuevo error de inteligencia.

El Pentágono reconoce que los aviones fueron secuestrados, pero no encuentra la forma de hacer algo y ni toman medidas de seguridad de ningún tipo. Hubo 35 minutos entre el segundo impacto contra las Torres Gemelas, sin que se hiciera algo al respecto. El pánico, la desesperación, el caos y la confusión se apoderaron el martes 11 de septiembre de 2001 de los Estados Unidos después de una serie de ataques coordinados contra centros de poder político, económico y militar, fundamentalmente en Nueva York y *Washington*.

1.2.1 Cronología de hechos.

8:45 am.- Avión de la *American Airlines* se estrella contra una de las dos Torres Gemelas del WTC, en Nueva York, abriendo un enorme boquete en los pisos altos del edificio donde comienza un fuego.

9:03 am.- Una segunda nave de pasajeros de la misma compañía aérea colisiona con la segunda torre del WTC, uno de los símbolos de *Manhattan* y del mundo financiero. La Agencia Federal de Aviación cierra todos los aeropuertos de la ciudad de Nueva York.

9:40 am.- La Agencia Federal de Aviación suspende todas las operaciones de vuelo en los aeropuertos estadounidenses, primera vez en la historia de Estados Unidos que ocurre esta paralización del tráfico aéreo nacional.

9:43 am.- Un avión choca con el edificio del Pentágono, en *Arlington*, Virginia, un humo denso puede observarse desde *Washington*, la capital, y desde la misma Casa Blanca, Comienza de inmediato la evacuación de la sede del Departamento de Defensa. Mientras tanto la torre sur del WTC se colapsa.

10:10 am.- El vuelo 93 de la *United Airlines* se impacta en el Condado *Somerset*, Pennsylvania, al sudeste de la ciudad de Pittsburg⁶.

10:13 am.- El edificio de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en pleno centro de Manhattan, es evacuado. Son 4 700 personas de la sede central y 7 000 de las áreas de UNICEF y de los programas de desarrollo de la ONU. En Washington también son evacuados los edificios del Departamento de Estado y de Justicia y el Banco Mundial.

10:24 am.- La Agencia Federal de Aviación (FAA) reporta que todos los vuelos trasatlánticos hacia Estados Unidos son desviados hacia Canadá.

⁶ Juana Carrasco Martín. “Cronología de terror”, Juventud Rebelde. 5p.

10:48 am.- *United Airlines* lo identifica como suyo el avión tipo *Boeing 757* que cubría el vuelo número 93 entre *New York* y San Francisco, con 38 personas abordo entre pasajeros y tripulación.⁷

11:18 am.- *American Airlines* reporta que ha perdido dos aviones. El vuelo 11, un *Boeing 767* que viajaba de Boston a Los Ángeles con 81 pasajeros y 11 tripulantes; y el vuelo 77, un *Boeing 757* en ruta del aeropuerto *Dulles*, cerca de *Washington*, hacia Los Ángeles, con 58 pasajeros y seis tripulantes.⁸ Estiman que el vuelo 11 es una de las naves impactadas contra el WTC.

11:26 am.- *United Airlines* informa que su vuelo 93 en ruta de *Newark*, estado de *New Jersey*, a San Francisco, en California, se ha estrellado en Pennsylvania

11:59 am.- *United Airlines* confirma que el vuelo 175, de Boston a Los Ángeles, se ha impactado con 56 pasajeros y nueve tripulantes a bordo Personal de emergencia en la escena dice que no hay sobrevivientes⁹. El Aeropuerto Internacional de Los Ángeles es evacuado, destino de dos de los aviones secuestrados de la *American Airlines*.

12:15 pm.- El Aeropuerto Internacional de San Francisco es evacuado y cerrado, era el lugar de destino del Vuelo 77 de *American Airlines*, uno de los dos aviones que colisionaron con las torres gemelas de Nueva York.

12:15 pm.- El Servicio de Inmigración y Naturalización (INS) dice que han sido puestas en máxima alerta las fronteras de EE.UU con Canadá y México, pero no hay decisión sobre cierre de las fronteras.

El 12 de septiembre los países pertenecientes al continente americano y a la Unión Europea emiten una declaración de solidaridad con el pueblo norteamericano y de condena a los actos terroristas perpetrados.

⁷ Loc.cit .

⁸ Loc.cit

⁹ Loc.cit

EL 14 de septiembre el congreso norteamericano aprueba, con una votación de 420 contra uno, la autorización para que el presidente *George W. Bush* use, 40 mil millones de dólares para financiar las operaciones militares y el Congreso lo apoya.

El 25 de septiembre de 2001 los EE.UU rebautizaban la operación como “Libertad Duradera” debido a las duras críticas que enfrentó el nombre “Justicia infinita” con lo que el Pentágono bautizó la campaña contra el terrorismo¹⁰.

1.2.2 Consecuencias inmediatas.

El martes 11 de septiembre se produce el comienzo del peor atentado ocurrido en Estados Unidos desde *Pearl Harbor*. A partir de ese mismo instante el caos se apoderó de la económica mundial. La globalización de la información provoca, el mismo efecto tanto en tiempo real como en lugares distintos del planeta. Se niega a creer que es lo que estaba sucediendo, la incertidumbre era total y nadie se atrevía a dar una hipótesis sobre lo que podría ocurrir de ahí en adelante en materia económica, política y estructural.

Los economistas buscaban en vano precedentes que ayudaran a evaluar el impacto potencial en la economía de una crisis como ésta. El acontecimiento más reciente con el que se puede comparar es la Guerra del Golfo que provocó la recesión de 1990-91. Se considera a esta crisis la más devastadora para los EE.UU ya que la pérdida de la confianza se vio agravada por las víctimas humanas registradas en territorio norteamericano.

Ningún operador financiero ni ningún analista de ningún banco es todo el mundo sabía que iba a suceder en la Bolsa de Valores. Solo se decía que las repercusiones a mediano plazo de los ataques terroristas en Nueva York y *Washington* son impredecibles y dependerán, en gran parte, de la respuesta que dé el Gobierno de EE.UU.

¹⁰ “Discurso por el presidente George W. Bush en el Capitolio”, Washington, 21 de septiembre del 2001.

Ante la crisis de la industria de la aviación comercial, el gobierno de EE.UU puso a disposición de las líneas aéreas de aquel país 15,000 millones de dólares.

Los primeros momentos fueron los peores. Los inversionistas, convencidos de que las bolsas de todo el mundo se aprestaban a vivir una hecatombe, juzgaron que el periodo de inestabilidad mundial, tanto político como financiero, que se había abierto tras el ataque a EE.UU hacia imprescindible la situación. En ese momento el dólar puede dejar de ser la moneda refugio que ha demostrado ser durante décadas, al comprobarse que EE.UU es vulnerable al terrorismo y los inversionistas buscarán otras divisas como el franco suizo.

América Latina se vio igualmente afectada, la fuerte depreciación de los principales índices activó el mecanismo conocido como cortocircuito, por el cual las negociaciones son suspendidas como forma de prevención ante las turbulencias financieras. La Bolsa Mexicana de Valores suspendía sus operaciones a la 9:18 hrs., después de perder el 5.16%, hasta los 5.554,10 puntos. Sao Paulo y Buenos Aires tomaban la misma decisión.¹¹

En Europa las bolsas permanecieron abiertas con descensos superiores al 6%, las cuales habían acordado mantener abiertas a pesar de las fuertes caída que estaban sufriendo (Milán, París, Francfort, Londres y Madrid). El euro ganaba casi un 2% frente al dólar. El sector mas golpeado fue el de los seguros, las aseguradoras más castigadas en toda Europa fueron Munich, Axa y Royal.

En la otra cara de la moneda se encontraba el petróleo y las empresas que lo comercializan que subieron como la espuma en los mercados, como consecuencia del temor por una represalia estadounidense en oriente medio, lo que representaría la posibilidad de contratiempos en el suministro del crudo, el precio del barril subía en 3.55 dólares hasta los 31.¹² Las grandes petroleras cerraron con ganancias cercanas al 4 % lo que, provoco que los precios del crudo siguieran aumentando mientras durase la incertidumbre internacional creada por este atentado.

¹¹ Andrés Fernando Ruiz. "Consecuencias inmediatas de los atentados" *La jornada*, p. 1

¹² Andrés Fernando Ruiz, op. cit., p.2

Al siguiente día de las acciones en *Wall Street* y el *Nasdaq* permanecían cerrados, el euro cedía parte de sus ganancias del día anterior al situarse hacia el mediodía en Europa en los 0.9047 dólares. Debido al anuncio hecho por la Reserva Federal de Estados Unidos y el Banco Central Europeo (BCE) sobre la inyección de todo el dinero necesario para evitar un colapso de los mercados.

Para el Jueves 13 de septiembre, el BCE y la Reserva Federal estadounidense (Fed) se aliaron para calmar los mercados financieros internacionales ambos organismos acordaron inyectar 50.000 millones de dólares cada uno en préstamos para garantizar las necesidades de liquidez de los bancos. Las dosis de capital inyectadas para las entidades financieras mostraban la determinación de las autoridades monetarias en las dos orillas de Atlántico para evitar que se produzca una catástrofe económica global.

El dólar, símbolo de la mayor potencia económica, perdió fuerza frente al euro y el yen y se cotizó a su nivel más bajo desde los últimos seis meses (1 euro=0.9247 dólares)¹³. El dólar se ha devaluado un 3% desde el día de los atentados.

Los ataques pueden tener dos efectos positivos:

- La reconstrucción de los edificios pueden generar inversión por parte de las empresas, las que había caído la ralentización de la economía. Además, si la gente se apresura a comprar agua embotellada y alimentos enlatados, eso en realidad impulsaría la economía.
- El atentado abre las puertas a algunas medidas sensatas para luchar contra la recesión¹⁴.

Pero hay que tomar en cuenta que no solo fueron los ataques a vías aéreas sino también el fantasma del el terrorismo por medio del ántrax, nuevas amenazas de ataques, el temor de la gente a volar y a encontrarse en lugares públicos altamente concurridos.

¹³ Andrés Fernando Ruiz, op. cit., p.3

¹⁴ Andrés Fernando Ruiz, op. cit., p.4

Sin lugar a dudas, las grandes damnificadas fueron las empresas de transporte aéreo que inmediatamente vieron caer sus acciones, sus costos se pueden ver seriamente afectados por las subidas del petróleo y el medio de la gente a volar parece que no se va a desvanecer tan rápido como se pensaba. Las fuertes pérdidas que se arrastraban a lo largo de todo el año, centradas en las empresas de telecomunicaciones y tecnológicas, se han trasladado, tras el atentado, al conjunto del mercado, con especial incidencia en sectores ligados con la aeronáutica, el turismo y los seguros.

Lo cierto es que los atentados terroristas deterioraron la confianza de los consumidores y de las empresas; elevaron el precio del petróleo; produjo fluctuaciones imprevisibles en los tipos de cambio, lo que agrava el debilitamiento económico y dificulta de establecer tareas acertadas para la recuperación; acentuando la incertidumbre y la aversión al riesgo. Las prevenciones para Europa también cambiaron debido a la bajada en el comercio mundial y la erosión de la confianza.

Los atentados pusieron de manifiesto lo que nadie podía, ni deseaba, intuir: el motor financiero del mundo era vulnerable. La ola de inseguridad fue la puntilla de una crisis solapada que la economía global venía arrastrando desde hacía más de 18 meses. Apenas un mes más tarde de los ataques, se iniciaron los escándalos financieros de gigantes como *Enron* o *WorldCom* que embadurnaron la credibilidad de auditoras como *Andersen* y obligaron a endurecer extraordinariamente las medidas contra el fraude. Las posibles respuestas de EEUU contra el terrorismo se han traducido en una permanente incertidumbre sobre el futuro económico.

Mientras la atención continúa centrada en Oriente Medio, la inestabilidad en el precio del crudo aumenta con cada rumor de un ataque estadounidense. El 11-S hizo saltar por los aires la confianza, algo vital para la recuperación económica, y esa herida sigue abierta.

1.2.3 Nuevas medidas del control aéreo.

El 11-S es un punto de referencia en la historia actual, con graves repercusiones para la industria mundial de la aviación. Los lamentables acontecimientos de EE.UU. provocaron una crisis de magnitud sin precedentes en las líneas aéreas, al generar un clima de temor entre el público usuario y un entorpecimiento en las operaciones con la imposición de diversas medidas de seguridad. Lógicamente el sector mas efectos fue la aeronáutica, datos emitidos por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), nos muestran que inmediatamente después de los atentados el número de pasajeros aéreos descendió en todo el mundo en cerca de 60%.

Sin embargo, la organización recordó que antes del 11-S había señales de un retroceso del tráfico aéreo mundial, debido al impacto negativo que tuvo en el sector el debilitamiento de la economía de EE.UU. De acuerdo con información de la IATA, los atentados terroristas en EE.UU aumentarán en más de 4 mil millones de dólares las perdidas del transporte aéreo mundial. Antes de los ataques, la IATA preveía para el 2001 un pedida de 6 mil millones de dólares. En suma, las perdidas podrían alcanzar una cifra de alrededor de 10 mil millones de dólares, la mayor sufrida por la industria del transporte aéreo, que en 1992 tuvo perdidas por 7 mil 500 millones de dólares como consecuencia del impacto de la guerra del Golfo Pérsico.

Como consecuencia, los usuarios de las aerolíneas optaron por medios de transporte terrestre, lo cual ha fortalecido sobre todo a la industria del transporte carretero colectivo. Las nuevas medidas de seguridad también afectaron a las alianzas comerciales, ya que ahora los pasajeros deben comprar y realizar cada tramo de su viaje de manera independiente, además de sujetarse a estrictas revisiones en cada aeropuerto.

A consecuencia de los ataques la economía mundial enfrentó una severa crisis, la cual provoco que los estados buscaran el apoyo a la cooperación de otros integrantes de la comunidad internacional, dentro del sector económico las más afectadas fueron las aerolíneas, que como se menciona anteriormente, a partir del 20 de septiembre de 2001 las grandes empresas de la aviación estadounidense comenzaron una serie de

declaraciones de quiebra y despidos masivos de personal, las cuales arrastraron a las aerolíneas del continente americano. Según se informó, tres días después de los atentados, prácticamente la totalidad de las aeronaves estadounidenses permanecían en tierra, debido a que el Gobierno no podía garantizar aún su seguridad. En la medida que pasaron los días, una psicosis colectiva se apodero de los estadounidenses, inquietos por la seguridad aérea en su país, aún cuando hasta el momento no se ha recuperado la normalidad en el tráfico aéreo.

Los acontecimientos del 11-S de 2001 destruyeron miles de vidas, minaron la confianza del público en los viajes por vía aérea, hicieron que gran parte de la aviación civil entrara en barrena y causaron temblores en toda la economía mundial. La estrategia mundial para fortalecer la seguridad de la aviación con el fin de proteger vidas, tanto en el espacio aéreo como en tierra, restablecer la confianza del público en los viajes por vía aérea y promover el buen funcionamiento del transporte aéreo a fin de que pueda renovar su contribución vital para la economía mundial.

Una de las medidas mas importantes tomadas por la OACI fue la de implementar un nuevo plan de acción de seguridad en la aviación con sus debidas normas a nivel mundial con el objeto de prevenir, combatir y radicar a los ataque de terrorismos que afecten a la aviación civil como dice la resolución A33-1 de la Asamblea¹⁵, de la OACI en septiembre del 2001.

Es de notable importancia observar que después de la Segunda Guerra Mundial, la segunda vez que el trafico mundial de las líneas aéreas registra un disminución anual y esto fue debido a la Guerra de Golfo Persigo en 1991, pero los acontecimiento del 11-S rebasaron con mucho este efecto y además afectaron a la estructura de operaciones aéreas. El tráfico de carga aérea del mundo ya había comenzada a disminuir antes del 11-S mientras que el de pasajero acusaba solo un aumento moderado. Después del 11-S cayeron dramáticamente en comparación con el año anterior disminuyo 60 millones de pasajeros y 20 de carga aproximadamente.

¹⁵ Dr. Assad Kotaite. Op.Cit. p.4

Capítulo 2

Situación actual del transporte aéreo comercial en México.

2.1 Antecedentes de la aviación comercial mexicana.

El desarrollo del transporte aéreo se inició en 1924, con el traspaso de una concesión a la Compañía Mexicana de Aviación (CMA)¹⁶ para cubrir la ruta de México a Tampico, sus primeros servicios los realizó en esta ciudad conduciendo la paga de los obreros petroleros a diversos campos.

Posteriormente se amplió para el transporte de funcionarios petroleros con las rutas de México a Tuxpan y de Tampico a Matamoros. Derivado de esto, comenzó la construcción de aeropuertos; en 1927 estaban perfectamente acondicionados y en servicio los de Pachuca, Guadalajara y Torreón; el de México quedó terminado en 1929.

En ese mismo año *Pan American Airways* (PANAM)¹⁷ adquirió acciones de CMA se consolidó rápidamente con la expansión de las rutas, dominando la aviación comercial en México e inaugurando una nueva ruta de Tejería, Veracruz a Tapachula, Chiapas; PANAM había dado pasos para mejorar los aeropuertos pavimentando las pistas con el interés de servir a poblaciones comerciales, especialmente a la demanda de negocios entre Estados Unidos y México.

Al principio de los años treinta, con excepción del puerto de Acapulco había ciudades muy pequeñas a lo largo de la costa del Pacífico, los estados costeros estaban virtualmente desligados de la industrial y el comercio de la ciudad de México. Las aerolíneas pioneras de la región comenzaron a proporcionar un verdadero servicio a las comunidades, ya que era el único medio de transporte disponible. Estas pequeñas aerolíneas iban a jugar un papel importante, al proporcionar las bases de lo que eventualmente se convertiría en la primera línea aérea nacional.

¹⁶ Roberto MENA, "Aviación 3". *Radio Formula*. Pag.2

¹⁷ *Ibidem*.

En 1944, la mayoría de los nuevos aeropuertos fueron construidos por la CMA con una flota de primera clase, la mayor parte de los aeropuertos, bajo su control, con pistas iluminadas y tráfico saneado, la primera línea mexicana estaba lista para desarrollarse paralelamente a la época de la postguerra. Entre 1939 y 1945, la CMA servía a la mayor parte de las ciudades importantes del país.

En 1946 se iniciaron las acciones para añadir un nuevo nombre a las listas de las aerolíneas internacionales: Aeronaves de México. La empresa, operando domésticamente, sufrió una transformación completa y se convirtió en una aerolínea capaz de competir con la CMA.

Por su parte, Aeronaves de México dio el primer paso en el Noroeste del país al adquirir Transportes Aéreos del Pacífico (TAP)¹⁸; en 1934 inició el servicio de México a Acapulco y en ese mismo año Líneas Aéreas Mineras (LAMSA); comenzó a operar entre Mazatlán, Sinaloa y Tayoltita, Durango. También por esas fechas fue fundada Servicios Aéreos Panini, y empezó a operar con una concesión de México a Morelia, realizando un circuito en el Valle del Río Balsas, esto condujo a que Panini operara un servicio aéreo de trasbordo a través del río de Ciudad Altamirano a Coyuca de Catalán, en el estado de Guerrero sin duda, la ruta aérea más corta del mundo.

En 1935 Aeronaves de México obtuvo la concesión para cubrir la ruta de México a Oaxaca; en 1943 LAMSA fue adquirida por la *United Air Lines* y cambió su nombre a Líneas Aéreas Mexicanas, S.A., más tarde se convirtió en Líneas Asociadas Mexicanas, S.A., que en 1947 recibió una concesión muy importante para cubrir la ruta de México a Durango, la cual se extendió a Culiacán.

El segundo paso fue la adquisición de Aerovías Reforma, que unida a LAMSA, rápidamente se consolidó en una eficiente organización; su objetivo primordial había sido crear una línea nacional mexicana, que se llamaría Aeronaves de México y Centro América, S.A.

¹⁸ Comunicación social. “Los primeros años”. Pag.2

En 1952 tuvo lugar una fusión de líneas que hizo que cambiara el curso de las aerolíneas mexicanas, trayendo consigo un el balance de las fuerzas, que contribuyó a socavar la superioridad de *Pan American*.

Ese mismo año se pusieron en operación múltiples proyectos y obras públicas : El kilometraje de carreteras pavimentadas aumentó, la producción eléctrica se duplicó, grandes proyectos de irrigación fueron concretados. Las nuevas carreteras contribuyeron a la desaparición de pequeñas aerolíneas, pero el propósito final estaba puesto en crear una industria de aerolíneas mexicanas.

No obstante, este plan se consideraba a largo plazo; mientras tanto, con la gran fusión de Aeronaves de México, se dieron pasos para romper el control que *Pan American* ejercía en la Compañía Mexicana de Aviación.

A mediados de los cincuenta, la rivalidad entre Aeronaves de México y la CMA se había intensificado de manera notable. Cada una de ellas estaba empeñada en demostrar su supremacía adquiriendo el más moderno equipo.

Aeronaves absorbió la pequeña compañía Aerolíneas Mexicanas en mayo de 1956, misma que volaba a Zihuatanejo, ubicada cerca de Acapulco.

La CMA compró Líneas Transcontinentales de Aerotransportes S.A., (ATSA)¹⁹, que se convertiría en la tercera compañía más importante de México, y que de algún modo recordaba a LAMSA.

Mientras tanto, Aeroméxico crecía en rutas más largas con el fin de convertir la aerolínea en una entidad corporativa con la fuerza necesaria para igualar el poder de la CMA. A partir de 1962 y durante los siguientes 15 años, a ésta le fue otorgada la ruta directa a Los Ángeles; y a Aeroméxico, la de Acapulco. Al año siguiente la de San Antonio se concedía a la CMA y la de Tijuana a Aeroméxico.

¹⁹ Comunicación social. Op. Cit. Pag.3

Durante los años sesenta, el enorme potencial de Acapulco como generador de tráfico de pasajeros era manifiesto; la frecuencia de vuelos se incrementó a partir de 1965 a 11 diarios. En esos años Aeroméxico incluía a Miami como punto intermedio en la ruta del Atlántico para transportar pasajeros a Europa.

El gobierno mexicano tomó el control de Aeronaves de México y en 1962 Nacional Financiera compró las acciones de la firma *Guest*, que daba servicio en el Atlántico, Centroamérica y el Caribe con su frecuencia de tres vuelos semanales en ambas rutas y 11 a la semana a Miami. Aeronaves de México, Aerolíneas Mexicanas y *Guest* formaron Aeroméxico en 1971.

Desde la adquisición por la Comisión Mexicana de Aviación (CMA) y de las Líneas Transcontinentales de Aerotransporte (ATSA) en 1960, la carta de rutas de Mexicana no experimentó cambio alguno en una década, con excepción del ramal de Miami a Cozumel.

La deuda exterior de la aerolínea era muy elevada 1967. Los accionistas se reunieron para decidir el futuro de la compañía Mexicana; la decisión parecía sencilla: quiebra o inyección masiva de capital.

El asunto más importante era la compra de las acciones que PANAM poseía en Mexicana. Además diez aeropuertos heredados de los primeros días de la CMA, fueron vendidos al gobierno mexicano.

Se recibió apoyo de los bancos y se efectuó el convenio con Aeronaves de México al negociarse los derechos a Acapulco a cambio de algunos sobre la línea de la capital a Guadalajara y a Puerto Vallarta. Este intercambio fue conveniente para las dos aerolíneas

Las drásticas medidas tomadas en Mexicana empezaron a producir resultados positivos. La ruta de Miami a Cozumel se reabrió en septiembre de 1969, así como los vuelos de Chicago a Acapulco, vía México, en diciembre del mismo año; además de las nuevas que se añadieron en diciembre de 1971 y mayo de 1972, de Mazatlán a Denver

y de Mérida a San Juan, respectivamente. El avión *Boeing 727* se convirtió en la espina dorsal de la compañía y fue la base para uniformizar en un solo tipo, las aeronaves.

A principios de 1969 todas las rutas del Oeste de México fueron suspendidas y quedaron a cargo de Aeronaves Alimentadoras. En este tiempo, Aeronaves de México tomó a su cargo a Aeromaya, inauguró dos rutas para conectar Los Ángeles con los nacientes lugares de descanso en Yucatán y se inició un servicio directo de esta ciudad a Cozumel, vía Acapulco, Oaxaca y Mérida.

La intensificación del servicio a Los Ángeles era importante en términos económicos. A finales de 1974 se realizaban 60 vuelos semanarios, de los cuales 28 eran directos y otros vía Guadalajara, Puerto Vallarta y Mazatlán; cada uno de estos sitios estaba considerado como destino significativo en su categoría.

A principios de la década de los años setenta, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) era responsable de la total planeación de los diseños de la construcción y de la localización de las diferentes áreas turísticas.

El resultado fue un cuidadoso programa de desarrollo para lugares de vacaciones y descanso. Así, se añadió un nuevo nombre al mapa de las aerolíneas de México, cuando en 1973 Mexicana inició un servicio directo a Cancún, en las playas del Caribe mexicano. Aeroméxico le siguió la huella en un corto término. Después, en 1975, Mexicana inauguró su vuelo de Miami a Cancún.

En esas fechas, los siguientes desarrollos turísticos en la lista fue Loreto y más al Sur de la Península de Baja California, San José del Cabo, que rápidamente se tornó en un destino turístico par los californianos de la Unión Americana, así como de los nacionales.

La política mexicana de proyectar y desarrollar polos turísticos sirve a una diversidad de propósitos recomendables. Obviamente atraen más turistas extranjeros a México, con el consecuente ingreso de divisas.

Aeroméxico marcó el paso en la conquista de los destinos internacionales en mayo de 1974, cuando el primer avión despegó rumbo a Madrid y en junio iniciaba la ruta de Acapulco a México y Nueva York.

Las condiciones eran ideales para ir más lejos. Mexicana rápidamente estableció la directriz añadiendo un servicio a *Harlingen*, Texas, y en 1979 otro a *Seattle*. Por esas fechas Mexicana y Aeroméxico fueron capaces de colmar sus ambiciones, ya que el 25 de diciembre de 1979 inauguraron su primer servicio directo desde Los Ángeles a México y a Guadalajara.

En 1978, Mexicana llegó a ser la primera línea latinoamericana en transportar cinco millones de pasajeros al año.

Por 1982, sin embargo, las aerolíneas mexicanas no pudieron permanecer al margen de los efectos de la crisis económica nacional, por lo que observaron resultados financieros negativos en operación.

Mexicana.

El 12 de julio de 1921 se funda en el Distrito Federal, la compañía Mexicana de transportación Aérea (CMTA), se le otorgo la primera concesión en la ruta México - Tampico. Inicio operaciones con 4 aviones *Lincoln Standard* capaces de transportar a un pasajero y 50 kilos de equipaje a una velocidad de 95 Km/hr.

En el año de 1929 Pan American toma control de las acciones de la CMA, se inaugura la primera ruta internacional del Continente americano (México-Tuxpan-Tampico-*Brownsville*); esta unión favoreció el crecimiento y la internacionalización de CMA.

Para 1930 con el nombre de Mexicana²⁰ se convierte en la primera aerolínea internacional en unir dos destinos en el extranjero: *Brownsville*-Guatemala; la ruta cubría las escalas de Veracruz, Minatitlán, Ixtepec y Tapachula, para continuar a la ciudad de Guatemala.

²⁰ www.aeromexico.com.

En los 40's forma su escuela de Mecánicos de Aviación, obteniendo el permiso de la CAA (*Civil Aeronautic Administration*) del Gobierno de los Estados Unidos. Y para los 50's inaugura la escuela para sobrecargos, cuya función prioritaria estaba orientada a desarrollar las habilidades para el manejo y control de la situación de emergencia, así como a la aplicación de los primeros auxilios a los viajeros y tripulación.

Para 1960 Mexicana inauguro la era del Jet con un vuelo entre la capital mexicana y Los Ángeles, con los que empezó a enfrentarse con aerolíneas nacionales y extranjera; con una difícil situación económica que estuvo a punto de llevarla a la quiebre en 1967. Sin embargo con el cambio drástico realizado en su administración y nuevas estrategias comerciales, hicieron posible no solamente la supervivencia de la empresa, sino un desarrollo sin precedente en las compañías aéreas latinoamericanas. Un año después se rescataban las acciones en poder de *Pan American* y se convertiría Mexicana en una empresa de capital netamente mexicano.

Fue durante la administración del Sr. Crescencio Ballesteros que Mexicana creció, además se concreto la internacionalización de la Aviación nacional, pero esto no duró mucho ya que para 1982 los problemas económicos del país orillaron a los accionistas a vender al Gobierno Federal.

La inexperiencia en la administración del gobierno trajo consigo nuevos adeudos y tratando de minimizar estas deudas el Gobierno determino vender, por lo que nuevamente se privatizaron, pero el Gobierno decidió quedarse con un 30% de las acciones de las empresas y el resto fue adquirido por inversionistas nacionales comprometiéndose a modernizar las empresas así como mantener la planta laboral y retomar el desarrollo de las Aerolíneas.

Actualmente Mexicana cuenta con un gran número de rutas la cual la hace una de las principales aerolíneas del país; posee 34 rutas nacionales las cuales van a todo el territorio de México y 22 internacionales principalmente Sudamérica.

PRINCIPALES RUTAS	
NACIONALES	INTERNACIONALES
ACAPULCO	BOGOTÁ
CABOS	BUENOS AIRES
SAN JOSÉ DEL CABO	CARACAS
CANCÚN	GUAYAQUIL
CIUDAD DE MÉXICO	QUITO
CIUDAD DEL CARMEN	CHICAGO
COZUMEL	DENVER
CUBA	LAS VEGAS
DURANGO	LOS ÁNGELES
GUADALAJARA	MIAMI
GUATEMALA	NUEVA YORK
HERMOSILLO	OAKLAND
HUATULCO	PORTLAND
LEÓN	MONTREAL
MANZANILLO	TORONTO
MAZATLÁN	VANCUVER
MÉRIDA	PANAMÁ
MEXICALI	SACRAMENTO
MINATITLÁN	SAN ANTONIO
COATZACOALCOS	SAN FRANCISCO
MONTERREY	SAN JOSÉ CALIFORNIA
MORELIA	SAN JOSÉ COSTA RICA
NUEVO LAREDO	
OAXACA	
PUERTO ESCONDIDO	
PUERTO VALLARTA	
SALTILLO	
TAMPICO	
TIJUANA	
TUXTLA GUTIÉRREZ	
VERACRUZ	
VILLAHERMOSA	
ZACATECAS	
ZIHUATANEJO	

FUENTE: www.mexicana.com.mx

Aeromexico:

Fue fundada en 1934 Aeronaves de México (Aeroméxico)²¹, por un pequeño grupo de inversionistas mexicanos, buscando aprovechar el enorme potencial turístico de Acapulco pero es hasta el 1° de octubre de 1988 cuando nace Aerovías de México, S.A. de C.V., conservando el nombre comercial de Aeroméxico y el emblema del Caballero

²¹ Roberto Mena. op.cit , pag.4

Águila. La aerolínea arrancó su operación con 25 aviones y una planta laboral de alrededor de 3,500 empleados.

Las prioridades de la empresa fueron consolidar el negocio y lograr estándares de puntualidad, confiabilidad, cuidado en el manejo de equipaje y servicio, para conquistar la preferencia del público. El lema publicitario "Con lo mejor de nosotros mismos" reflejaba el proceso que se estaba viviendo.

En 1989 se reabrieron los vuelos internacionales y en el mismo año se formó Aeromexpress, compañía de carga. En esa época puntualidad y servicio fueron los mejores aliados en la batalla por ganar un lugar importante en la aviación.

En agosto del 1991 se da paso a la desregulación de la aviación civil para alentar el surgimiento de nuevas líneas aéreas, con la liberación de rutas y tarifas; y con menos restricciones se desato una nueva competencia no solo entre Mexicana y Aeroméxico sino también con pequeñas líneas que fueron las que ganaron; por sus altos costos de operación y constantes endeudamientos las dos grandes líneas mexicanas no pudieron encarar esta activa competencia, por lo que financieramente empezaron a descapitalizarse y a unirse gradualmente con organismos gubernamentales como Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y servicio al espacio aéreo mexicano. Para este entonces Mexicana tenía una deuda de mil 200 millones de dólares.

En el caso de Aeroméxico su presidente obtuvo el control de la compañía mediante créditos de bancos comerciales y dio en garantía acciones de la sociedad, las cuales no le pertenecían.

A principios del 1994 se comenzó la reestructuración financiera mediante la cual los bancos obtuvieron la posesión de ambas empresas, pero esto fue solamente un paliativo ya que en una misma tutela las líneas aéreas cayeron en una situación financiera insostenible por lo tanto para no caer en quiebra los bancos acreedores asumieron el control de las empresas en septiembre del mismo año.

Ya para 1995 la deuda con los bancos ascendía a 560 millones de dólares, con lo cual se convirtieron en accionistas de la empresa, en mayo de ese mismo año se creó Corporación Internacional de Transporte Aéreo (CINTRA) para controlar esas empresas.

Para este momento los bancos poseían el 60% de Aeroméxico (integrado por acciones de Bancomer fideicomiso Banamex y fideicomiso de 9 bancos) Aeroméxico controlaba directa e indirectamente 54.6% el capital social de Mexicana.

Después de la crisis del 95 las empresas volvieron a pasar por completo a manos del gobierno mediante FOBAPROA y luego de su reestructuración al Instituto para la Protección del Ahorro Bancario (IPAB) que se encargaría de reprivatizarlas.

Aerocaribe

Aerocaribe nació en la región del Mundo Maya en México; en Mérida en el año de 1975. Fue fundada por empresarios que apostaron al futuro de esta región, cuando Cancún apenas nacía y tenía tan sólo 5000 habitantes. El primer vuelo de Aerocaribe fue con un avión Conair 440 en la ruta Mérida-Isla Mujeres-Cancún-Cozumel. Posteriormente, esta empresa fue creciendo y al grado de llegar a tener operaciones en 12 ciudades, entre las que se encontraban Veracruz, Oaxaca, Acapulco y Tuxtla Gutiérrez, entre otras.

En 1989, Corporación Mexicana de Aviación se privatizó e inmediatamente después, en 1990, compra la totalidad de las acciones de Aerocaribe para fortalecer su cobertura en el Sureste de México y en la región del Mundo Maya. De esta manera, pudo contar con una aerolínea regional y alimentadora, al utilizar un modelo similar al de las grandes aerolíneas troncales en el mundo.

Para el año de 1996, Corporación Mexicana de Aviación, pasa a formar parte del grupo CINTRA, que es la empresa "holding" formada por las siguientes compañías: Mexicana de Aviación, Aerocaribe, Aeroméxico, SEAT, Aerolitoral, Aeromexpress, Centro de

Capacitación Alas de América y SABRE. Actualmente, CINTRA se encuentra dentro de las empresas más grandes de México.

Durante los últimos 23 años, Aerocaribe se ha especializado en el Mundo Maya, y hoy en día ofrece una red incomparable de rutas en combinación con Mexicana de Aviación, junto con la cual conforman el Grupo Mexicana.

La flota actual de Aerocaribe consta actualmente de 9 aviones DC-9 31 con 100 asientos; 16 destinos nacionales, la mayoría al sureste de México y solo un destino internacional hacia el caribe.

PRINCIPALES RUTAS	
NACIONALES	INTERNACIONALES
CANCUN CD. DE MÉXICO CD. DEL CARMEN CHETUMAL COZUMEL HUATULCO. MAZATLAN MERIDA MONTERREY OAXACA PRUERTO ESCONDIDO TUXTLA GTZ. VERACRUZ VILLAHERMOSA ZIHUATANEJO	LA HABANA

FUENTE: www.aerocaribe.com.mx

Aerolitoral

Aerolitoral inició sus operaciones en 1991 con aviones *Fairchild Metro III/23*. Se posicionó como una línea aérea regional importante y la tercera con una flota mayor. Aerolitoral cuenta con bases de operación en Monterrey, N.L., Guadalajara, Jal. y Chihuahua, Chi.

Su objetivo es satisfacer la demanda del mercado y con la finalidad de ofrecer más comodidad a sus pasajeros tiene una flota de 32 aviones de turbohélice que permite ofrecer más de 7 mil vuelos; y con 24 rutas nacionales y dos internacionales.

El concepto de Aerolitoral de regionalizar los mercados es una respuesta para el usuario que requiere volar hacia los destinos que las principales aerolíneas no consideran, especialmente para el pasajero de negocios, para el cual el aprovechamiento del tiempo es lo más importante.

Aerolitoral transporta pasajeros desde los mercados de baja densidad, de forma más directa y sin cambio de avión; ofrece conexiones a pasajeros de ciudades grandes con ciudades medianas y pequeñas, con horarios que permiten ir y regresar el mismo día.

Para vuelos dentro de la República Mexicana, Aeroméxico cuenta con Aerolitoral, generalmente en vuelos charter.

Aviacsa

Es una empresa que fue fundada desde el año de 1990 por iniciativa del gobierno del Estado de Chiapas, con el único fin de proporcionar un servicio de transportación aérea que comunicara a dicho estado con el centro del país, su primer ruta fue Tuxtla Gutiérrez – México y Tuxtla Gutiérrez – Tapachula.

Aviacsa experimento una gran expansión entre 1996 y 1998, su principal prioridad era la seguridad de los pasajeros y sus aeronaves, por lo que estableció en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), su base de mantenimiento; y es hasta el 2000 que la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT) que le otorga la concesión como líneas aérea troncal por un periodo de 30 años.

En la actualidad, Aviacsa cuenta con una planta laboral de mas de 3.4000 empleados, una flota propia de 30 aviones, opera mas de 150 vuelos diarios y sus 20 rutas nacionales y 5 rutas internacionales.

PRINCIPALES RUTAS	
NACIONALES	INTERNACIONALES
ACAPULCO	CHICAGO
CANCUN	HOUSTON
CD. DE MÉXICO	LAS VEGAS
CD. JUAREZ	LOS ANGELES
CHETUMAL	MIAMI
CULIACÁN	
GUADALAJARA	
HERMOSILLO	
LEON	
MERIDA	
MEXICALI	
MONTERREY	
MORELIA	
OAXACA	
PUERTO VALLARTA	
TAMPICO	
TAPACHULA	
TIJUANA	
TUXTLA GTZ.	
VILLAHERMOSA	

FUENTE: www.aviacsa.com.mx

Lineas Aereas Azteca

Líneas Aéreas Azteca nació en el 2000 para brindar servicios de alta calidad en transporte de pasajeros y carga. En junio de 2001 inició sus operaciones con 13 destinos nacionales desde la ciudad de México, así como dos rutas internacionales a Los Ángeles y Laredo; su característica principal es contar con la flota aérea, además es una de las aerolíneas que ofrece las tarifas de boletos de los pasajeros y el mantenimiento de los aviones.

Se caracteriza por ofrecer un buen servicio por el mismo precio; sus itinerarios fueron creados para ofrecer conexiones entre los destinos que operan.

En 2005, Líneas Aérea Azteca duplicó su flota de ocho aeronaves *Boeing 737-300* y 700, para enfrentar la competencia que genere la venta de CINTRA y fomentara el

desarrollo de los mercados de viajes en las regiones que opera, de la misma manera ofrecer nuevos destinos.

PRINCIPALES RUTAS	
NACIONALES	INTERNACIONALES
ACAPULCO CANCÚN CHIHUAHUA CIUDAD JUAREZ CIUDAD DE MÉXICO GUADALAJARA HERMOSILLO MONTERREY MORELIA OAXACA PUERTO VALLARTA TIJUANA URUAPAN VERACRUZ ZACATECAS	LAREDO, TEXAS LOS ÁNGELES, CALIFORNIA

FUENTE: www.aerolineasaztecas.com.mx

2.2 Sistema aeroportuario mexicano.

Hacia mediados de la década de los sesentas se creó el Programa Nacional de Aeropuertos que formuló el Ejecutivo Federal para construir o mejorar las principales terminales aéreas del país.

Este programa era la respuesta al reconocimiento de la importancia que el transporte aéreo significaba en las actividades productivas, con la certidumbre de que la transportación está especialmente ligada al renglón turismo, uno de los rubros más importantes de la economía nacional.

De esta forma, el mejoramiento de la red de aeropuertos contribuyó en gran escala a vigorizar nuestra economía y a promover, en el interior y en el extranjero un mejor conocimiento de nuestro país.

La reducción en los costos de operación aumentó considerablemente el número de usuarios y permitió que la carga aérea alcanzara volúmenes importantes, al competir con el auto transporte en grandes distancias.

De la misma manera que el país debe contar con redes de carreteras, de vías férreas y puertos marítimos, necesitaba disponer de una red de aeropuertos que correspondiera a nuestro desarrollo y que lo estimulara. Así, al llevar a la práctica las recomendaciones de la Comisión de Planeación de Aeropuertos, fueron cristalizándose los proyectos: se logró crear una infraestructura aeronáutica que no solamente obró de modo complementario, sino esencial en muchos casos.

El programa incluyó obras de construcción y modernización previó, para cada uno de los aeropuertos, la construcción de pistas de mayores longitudes, dadas las especificaciones exigidas por los aviones en uso y por los modelos a punto de surgir.

Las obras también incluyeron caminos de acceso, pistas, edificios, terminales, torres de control, sistemas de ayuda a la navegación aérea, servicios de comunicación, iluminación, sistemas de almacenamiento y distribución de agua, combustibles y lubricantes, estacionamientos, plataformas y demás obras complementarias.

En 1965 se creó dentro de la estructura orgánica de la Secretaría de Obras Públicas, la Dirección General de Aeropuertos con el objetivo de integrar un cuerpo especialistas dedicado a planear, proyectar, construir y reconstruir terminales aéreas. En ese mismo año, por Decreto se constituyó el organismo Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA)²², con el propósito de administrar y conservar las instalaciones.

También se formó la Comisión de Planeación de Aeropuertos, que fue la encargada de determinar la categoría de cada uno de ellos, sus requerimientos y el orden de prioridades para su construcción.

El transporte aéreo es un medio especializado para el desplazamiento de personas y, en menor escala, para el intercambio de mercancías de elevado valor, con peso y

²² Comunicación social. Op. Cit . Pag.7

volumen reducidos. Las condiciones que lo caracterizan son el impresionante incremento en la demanda de sus servicios, la constante y rápida evolución del equipo, y como consecuencia, la permanente necesidad de adaptar las instalaciones terrestres a las nuevas exigencias.

Para poder determinar cuáles aeropuertos deberán ser construidos o ampliados, se consideraron dentro del Plan Nacional de Aeropuertos, factores tales como la influencia del transporte aéreo en las actividades socioeconómicas de cada zona, el papel de la aeronáutica en los intercambios internacionales; el número de pasajeros que utilizan este medio de transporte; las rutas que existen y las perspectivas para establecer nuevas conexiones; la distribución geográfica de los aeropuertos y, de modo muy especial, las posibilidades de desarrollo de cada región.

El desarrollo tecnológico en el subsector aéreo se hace evidente como lo demuestran los enormes y modernos aparatos que cruzan los cielos, con gran capacidad para el transporte de pasajeros, equipados con complejos sistemas técnicos que coadyuvan para hacer de la navegación aérea, un medio de transporte cada día más rápido y seguro.

El equipo usado en la aviación civil como radares, ayudas visuales para la navegación, pistas adecuadas y con gran capacidad para despegue y aterrizaje, áreas de maniobras y operación, torres de control de vuelos en los aeropuertos, sistemas de radiocomunicación y estaciones meteorológicas, propician que las rutas nacionales tengan una cobertura mayor del territorio nacional y pueden abarcar diversos puntos importantes del continente y de otros países.

Los modernos aeropuertos nacionales, que se incorporaron a la infraestructura del subsector, construidos con base en los últimos adelantos técnicos, brindan en su operación y servicios rapidez y para abordar y arribar, en lo que respecta al propio pasajero y al equipaje.

La capacitación y adiestramiento técnico aeronáutico ha sido objeto de una especial atención, dotando al Centro Internacional de Adiestramiento Civil del equipo y medios necesarios, logrando que el personal adquiriera con un alto grado de eficiencia.

También se instituyó el Centro Nacional de Medicina de Aviación, el cual cuenta con las instalaciones y equipo adecuado para atender el objetivo nacional de cumplir con las normas para todos los asuntos relacionados con la certificación médica del personal. Se ampliaron los servicios para la seguridad y conexos del transporte aéreo, lográndose una mayor utilización de la red aeroportuaria nacional.

La historia de las empresas aéreas en México es ilustrativa en la limitación de la cabida gerencial de empresarios privados y del gobierno. Ha sido imposible consolidar una organización industrial eficiente y rentable y, en cambio, ha exigido de modo permanente el uso de recursos públicos para sostenerlas.

Aun a estas fechas las 2 principales líneas aéreas que controlan el transporte aéreo en México no han podido salir de sus crisis financieras internas, y aun acorto plazo no se ven recuperadas, basta con mirar un poco atrás y recordar.

2.3 Organismos que regulan el transporte comercial nacional.

2.3.1 Cintra.

Para México las crisis económicas no son actuales se vienen presentando cíclicamente a todos los niveles y el sector aéreo no se puede abstraer de ello, desde su nacimiento con empresas extranjeras, nacionalizaciones, rescates por parte del gobierno y lo que falta.

Debemos aprender de ello para poder generar un nuevo esquema que lograra llevar a la industria aérea a nuevos niveles de competitividad.

El Fondo Bancario de Protección al Ahorro (FOBAPROA), el Instituto para la Protección de Ahorro Bancario (IPAB) y la Corporación Integral del Transporte Aéreo (CINTRA), son el camino seguido por el sector aéreo en los últimos años y debemos aprender de ellas, quizá han tenido mas errores que aciertos pero es importante conocerlos para poder generar un sistema eficiente que pueda impulsar este sector , a nivel económico y administrativo, con lo cual llegaremos a competir a la par con las empresas del ramo a nivel mundial.

CINTRA fue creada como la controladora de empresas aéreas, entre las que destacan Aeroméxico y Mexicana con el objetivo fundamental de lograr el saneamiento de ambas empresas ante la difícil situación financiera por la que atravesaron en 1994, tras la crisis económica que desató la devaluación de la moneda, y ante la cual, los bancos tuvieron que capitalizar sus adeudos.

Dentro de CINTRA el gran poseedor de sus acciones es el Gobierno de México ya que maneja más del 40% de estas; la institución encargada de esto es el FOBAPROA el cual surgió para enfrentar los problemas financieros extraordinarios.

En septiembre de 1982 se da la nacionalización de la banca. Tras la devaluación del peso (26 a 47 pesos por dólar), ante la insuficiencia de las reservas internacionales del Banco de México para hacer frente a la demanda de dólares y la cancelación de créditos a México por parte de la banca internacional para subsidiar la cartera vencida del sistema financiero nacional, el gobierno de José López Portillo decretó la expropiación de las instituciones bancarias y el control generalizado del tipo de cambio.

La Federación tuvo que desembolsar tres billones de pesos (viejos) para adquirir las instituciones de crédito comerciales y privadas, cuya deuda ascendía a 25,000 millones de dólares. Para 1983 se crea el Fideicomiso de Cobertura de Riesgo Cambiario (Ficorca), el cual se empleó para salvar de la quiebra a 20 grandes empresas al asumir pasivos por 12, 000 millones de dólares mediante garantías del Banco de México; con lo que se comienza la privatización de empresas paraestatales.

Luego de la nacionalización de los bancos, se desarrolló en México una banca paralela mediante casas de bolsa, arrendadoras financieras, aseguradoras y sociedades de inversión cuyos dueños adquirirían posteriormente los bancos durante la reprivatización. Para atraer capitales, el sistema financiero nacional elevó las tasas de interés para los inversionistas en la bolsa a costa de la deuda pública interna y de que la inversión se convirtiera en especulativa se da el Crack de la Bolsa Mexicana de Valores.

Con el antecedente de sucesivas crisis económicas que, entre otros efectos, llevaba a la falta de liquidez del sistema bancario, y tras el anuncio de la desincorporación de las instituciones de crédito crea el Fondo Bancario de Protección al Ahorro (Fobaproa)²³, un fondo de contingencia para enfrentar problemas financieros extraordinarios.

Ante posibles crisis económicas que propiciarán la insolvencia de los bancos por el incumplimiento de los deudores con la banca y el retiro masivo de depósitos, el Fobaproa serviría para asumir las carteras vencidas y capitalizar a las instituciones financieras.

Tras seis años de sostener una lucha a ultranza contra la inflación, el tipo de cambio se sobrevaluó y repercutió en déficit comercial, endeudamiento externo, reducción de las reservas internacionales y especulación desmedida en el mercado de valores.

La combinación de estos factores con diversos acontecimientos políticos provocó abrupta devaluación del peso y una inusitada alza en las tasas interés. Varias empresas dejaron de cumplir con sus obligaciones ante los bancos y se registraron retiros masivos de capital por la desconfianza hacia las instituciones de crédito. Los bancos dieron visos de insolvencia y se temió el colapso financiero.

A finales de 1994 tuvo lugar la crisis económica más grave de la historia contemporánea mexicana. Entre otras reacciones, la crisis provocó el sobreendeudamiento de las empresas y familias ante los bancos y el cese de pagos por parte de los deudores. Una eventual quiebra de los bancos habría hecho imposible el

²³ Luna Palencia Claudia. Fobaproa paso a paso. Pag 2

acceso a créditos y los ahorradores no hubieran podido disponer de sus depósitos, lo que habría colapsado la infraestructura productiva, por lo que el Gobierno Federal aplicó el Fobaproa para absorber las deudas ante los bancos, capitalizar el sistema financiero y garantizar el dinero de los ahorradores.

Los pasivos del Fobaproa ascendieron a más de 500 mil millones de dólares por concepto de cartera vencida que canjeó por pagarés ante el Banco de México. Dicho monto equivale al 40% del PBI de 1997, a las dos terceras partes del Presupuesto de Egresos para 1998 y el doble de la deuda pública interna.²⁴

Para 1995 se crea el Programa de Capitalización Temporal (Procapte) mientras culminaban las operaciones para que el Fobaproa absorbiera la cartera vencida a los bancos, el gobierno federal recurrió a la creación del Procapte, un instrumento alternativo para sanear el sistema financiero con el acceso rápido y en mayor volumen de capital extranjero y recuperar la solvencia de los bancos.

A consecuencia de la crisis de 1994-1995, muchas empresas se vieron imposibilitadas de pagar sus deudas, por lo que reestructuraron sus débitos a través de la Unidad Coordinadora para el Acuerdo Bancario Empresarial (Ucabe), que funcionó con recursos fiscales a instancia de la Secretaría de Hacienda. Acorde con datos de la propia dependencia, el Ucabe sirvió de aval para el rescate bancario y benefició a 54 empresas por un monto de 9,700 millones de dólares.

Pero con este rescate no fue suficiente y el sector aéreo siguió en picada endeudamiento mayor sin ganancias, para este momento el gobierno tiene que de alguna manera hacerse de nuevos activos y crea el IPAB.

En 1999 surge el IPAB con el fin de reestructurar y reprivatizar a la situación económica del país. Es un organismo descentralizado de la administración pública federal creado mediante la ley respectiva que se publicó en el Diario Oficial el 19 de enero de 1999. Sus principales objetivos son tres:

²⁴ Ibidem pag. 3

- Establecer un sistema de protección al ahorro bancario;
- Concluir los procesos de saneamiento de las instituciones bancarias,
- Administrar y vender los bienes que quedaron a su cargo por la intervención que el gobierno hizo de los bancos y obtener por ellos el mayor valor posible.²⁵

El IPAB se rige por una junta de gobierno de siete vocales constituida el 6 de mayo de 1999 y que se forma por el secretario de Hacienda, el gobernador del Banco de México, el presidente de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV) y cuatro vocales independientes designados por el Ejecutivo federal y aprobados por las dos terceras partes del Senado.

El IPAB, es considerado el organismo sucesor del infortunado Fobaproa que de una manera poco transparente fue creado durante el gobierno de Ernesto Zedillo²⁶ para el rescate de los bancos comerciales, pero contrario a sus objetivos ha acrecentado sus deudas en lugar de dar soluciones viables en la ya de por sí economía debilitada del país, llevando a ser a las instituciones que administra verdaderos “elefante blanco”. Un ejemplo fehaciente de esto es la empresa CINTRA.

La Corporación Integral del Transporte Aéreo (CINTRA) cabe señalar que no es un organismo público de la Administración Pública Federal, pero juega un papel importante en la situación actual con motivo de la desintegración ordenada por Comisión Federal de Competencia (CFC).

De acuerdo con la información general en poder de la Bolsa Mexicana de Valores (BMV), CINTRA, S.A. de C.V., fue constituida el 23 de mayo de 1995 como tenedora de acciones de líneas aéreas; inicio operaciones el 28 de junio de 1996 y a través de sus subsidiarias maneja una flota de 124 jets y 42 aviones turboprop.

²⁵Diario oficial de la federación; “Ley de protección al ahorro bancario”, Pag 1.

²⁶Rodolfo Rosas Escobar; “Proceso Historico del Fobaproa y el IPAB”. *Gobierno de la Republica*.

Además de Mexicana y Aeroméxico el consorcio CINTRA también controla y administra Aerocaribe, Aerolitoral y Aerocozumel así como Aeromexpress (transporte aéreo de carga) y presta servicios complementarios con SEAT (Servicios Aeroportuarios Terrestres), ALAS DE AMERICA (centro de capacitación de pilotos), SABRE de México (encargada de reservaciones) y al Industria de Turborreactivos (reparador de turbinas de avión)²⁷.

DISTRIBUCION DE ACCIONES GRUPO CINTRA	
TENEDORA	ACCIONES %
IPAB	46.45%
BBVA Bancomer	13.51%
Secretaria de Hacienda (a través de Nafin)	10.61%
Banamex	9.75%
Scotianbank Inverlat	6.21%
Nacional Financiera	3.54%
Publico Inversionista (Bolsa Mexicana de Valores)	10.38%

Fuente: Lineamientos Generales para la Apertura a la inversión en el Sistema Aeroportuario Mexicano y Reestructuración del Sistema Aeroportuario, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, México 2000

2.3.2 Marco jurídico

2.3.2.1 Nacional

Para entender el estudio jurídico debemos de tener en cuenta el artículo 42 de la Constitución Política fracción VI, que señala el territorio nacional comprende, el espacio situado sobre el territorio nacional con la extensión y modalidades que establezca el propio derecho internacional, confirmado por el artículo 48, en donde se repite que es parte de la federación, el espacio situado sobre territorio nacional.

²⁷ Humberto Ortiz Moreno. Precipitan ataques en Estados Unidos crisis de las aerolíneas mexicanas. *La Jornada*. Pag 1

Por otro parte la Ley General de Bienes Nacionales, en el artículo 29 sitúa al espacio entre los bienes de uso común en los términos establecidos por el artículo 42 constitucional, mientras que la Ley de Aviación Civil se refiere al espacio aéreo como una vía general de comunicación.

A nivel nacional las legislaciones que se encargan de las actividades en el espacio aéreo son las siguientes;

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Ley orgánica para la Administración Pública Federal.
- Ley Federal de Entidades Paraestatales y su reglamento.
- Ley de Vías Generales de Comunicación.
- Ley de Aviación Civil y su reglamento.
- Ley de Aeropuertos y su reglamento.

Secretaría de Comunicaciones Y Transportes (SCT).

La secretaría es un órgano centralizado de la Administración Pública Federal, que tiene entre sus atribuciones con fundamento en el artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal²⁸;

- Otorgar permisos y concesiones para operar servicios aéreos en el territorio nacional, regular y vigilar su operación, así como negociar convenios para la prestación de servicios internacionales.
- Vigilar la administración de los aeropuertos federales, conceder permisos para la construcción de aeropuertos particulares y vigilar su operación.

²⁸ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (SCT), Función y Estructura.

- Administrar los servicios de control de tránsito, de información y seguridad de la navegación aérea.
- Establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de la aviación civil... y de telecomunicaciones, y conceder las licencias y autorizaciones respectivas.

Dirección General De Aeronáutica Civil (DGAC).

Esta institución es dependencia de la SCT desde 1948 y se encarga de los asuntos de rectoría y vigilancia de la aviación civil en los siguientes rubros;

- Vías generales de comunicación.
- Inspección y vigilancia.
- Concesión, modificación, rescisión y explotación de permisos y concesiones.
- Infracciones y sanciones

Siendo parte de su estructura los organismos de;

- Personal Técnico aeronáutico,
- Licencias e; Incidentes serios y accidentes.

Servicios en el espacio aéreo mexicano (SENEAM).

El SENEAM es un organismo desconcentrado en vigencia desde octubre de 1978, que tiene a cargo prestar los servicios en el espacio aéreo mexicano de;

- Control de tránsito aéreo
- Telecomunicaciones aeronáuticas

- Meteorología aeronáutica
- Radio ayudas a la navegación
- Despacho e información de vuelos

Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA).

ASA es un organismo descentralizado de la Administración Pública Federal creado en junio de 1965, con las características de patrimonio y personalidad jurídica propia, encargada de prestar los servicios en tierra de;

- Conservación, modernización y ampliación de los Aeropuertos
- Revisión de pasajeros y equipaje
- Renta de locales comerciales en terminales de Aeropuertos
- Servicios de combustibles
- Servicios de apoyo en tierra (actualmente concesionados a Seat)
- Servicios de estacionamientos de automóviles
- Cuerpo de rescate y extinción de incendios

2.3.2.2 Internacional.

La expansión y empleo del espacio aéreo a escala nacional y luego internacional hizo plantear a un conjunto de países la necesidad de establecer leyes y regulaciones que permitan un tráfico aéreo eficiente y seguro, esta convicción obligó a firmar convenios y protocolos internacionales que garantizaran la regularidad de los vuelos. De esta forma el 7 de diciembre de 1944 se firmó La Convención de Chicago formándose la OACI

(Organización de Aviación Civil Internacional) o ICAO en inglés firmada en la actualidad por ciento cincuenta y dos países.

Organización De Aviación Civil Internacional (OACI).

La OACI es el Organismo internacional del que México es miembro desde sus inicios, para regular el desarrollo seguro y ordenado del transporte aéreo en el mundo y la implementación de normas sobre tránsito aéreo internacional, métodos y procedimientos recomendados por los miembros del consejo de la Organización o por las comisiones o Comités especializados que se formaron.

Sus objetivos son²⁹:

- Fomentar los principios y la técnica de la navegación aérea internacional.
- Asegurar el progreso seguro y sistemático de la aviación civil internacional en el mundo.
- Fomentar las artes del diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos.
- Estimular el desarrollo de rutas aéreas, aeropuertos y ayudas para la navegación
- Satisfacer las necesidades de los pueblos transporte seguro, regular, eficiente y económico
- Evitar el despilfarro de recursos económicos.
- Garantizar que los derechos de los estados contratantes se respeten plenamente.
- Evitar la parcialidad entre estados contratantes.

²⁹ UNFV. Luis Alfredo Alarcón Flores. O.A.C.I (Organización Aviación Civil Internacional) pag 7

- Fomentar la seguridad de los vuelos y
- Fomentar el desarrollo general de la aeronáutica.

Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

Asociación de Transporte Aéreo Internacional, (en inglés International Air Transport Association o IATA). Se fundó en La Habana, Cuba, en abril de 1945. Es el instrumento para la cooperación entre aerolíneas, promoviendo la seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo en beneficio de los consumidores de todo el mundo. La asociación fue fundada por 57 miembros, de 31 naciones principalmente europeas y norteamericanas. Para el 2004 ya contaba con 230 miembros de más de 130 países de todo el mundo.

La IATA moderna es la sucesora de la *Asociación de Tráfico Aéreo Internacional* fundada en La Haya en 1919, el año de las primeras líneas aéreas regulares internacionales del mundo. La industria de transporte aéreo internacional es ahora más de 100 veces mayor que en 1945. Pocos sectores pueden igualar el dinamismo de ese crecimiento que habría sido mucho menos espectacular sin las normas, prácticas y procedimientos desarrollados por la IATA.

La asociación es una institución mundial de la aviación civil, constituida por la mayoría de las líneas aéreas, con la mención de que la mayoría de las empresas aéreas que no tienen membresía, adoptan las regulaciones que publica la IATA. Entre las actividades que desarrolla están;

- Publicaciones. De libros, resoluciones, acuerdos, catálogos y similares que surgen de las conferencias (juntas oficiales para discusiones y acuerdos)
- Cursos y materiales para capacitación. Manuales, instructores, *disketes*, audiocasetes, videocasetes, películas y programas de capacitación dentro de sus instalaciones.

- Juntas, conferencias y resoluciones. Con OACI, líneas aéreas, organismos gubernamentales, representantes de agencias y seminarios técnicos.

Las áreas que cubre la IATA son; viajes, servicios a los pasajeros, servicios de carga aérea, contenedores, asientos con los gobiernos de interés para líneas aéreas, texto de convención de Varsovia, manejo completo artículos Peligrosos para su transporte por vía aérea, manejo de animales vivos, estadísticas y asuntos técnicos (seguridad, aeropuertos, aviación)

Mientras que en el ámbito internacional las representan las siguientes³⁰;

- Convención para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, Varsovia, Polonia 1929 y su protocolo, modificado por la Convención de La Haya, Holanda en 1955.
- Convenio para la unificación de reglas relativas al Auxilio y Salvamento de las aeronaves en el mar, Bruselas, Bélgica 1938, sustituido por un Anexo del Convenio de Aviación Civil Internacional denominado de Asistencia y Salvamento
- Convenio de Aviación Civil Internacional, Chicago, *Illinois* 1944.
- Convención para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, Varsovia, Polonia 1929 y su protocolo, modificado por la Convención de La Haya, Holanda en 1955.
- Convenio complementario del Convenio de Varsovia para actividades realizadas por quien no sea el Transportista Contractual de Jalisco, México en 1961.
- Convenio para la unificación de reglas relativas al Auxilio y Salvamento de las aeronaves en el mar, Bruselas, Bélgica 1938, sustituido por un Anexo del Convenio de Aviación Civil Internacional denominado de Asistencia y Salvamento.

³⁰ O.A.C.I “ Convenio de Chicago de 1944”. Pag 5 .

- Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, Roma, Italia en 1952.
- Convenio sobre reconocimiento Internacional de Derechos Reales sobre las aeronaves, Ginebra, Suiza 1948.
- Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos, Tokio, Japón 1963.
- Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, La Haya, Holanda en 1970.
- Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, Montreal, Canadá 1971.

Con relación al Convenio de Aviación Civil Internacional, debemos señalar la importancia que tiene ya que es el que fija las reglas con las que se rige la aviación civil en nuestro país, este convenio esta estructurado en cuatro partes fundamentales y 18 anexos., que modifican y actualizan sus puntos principales, este convenio realizado en la ciudad de Chicago, *Illinois*, USA, en el año de 1944, entro en vigor a partir de 1947. Durante la conferencia que elaboro el convenio, se analizaron dos documentos más:

- El acuerdo de tránsito de los servicios aéreos internacionales: El contenido del Acuerdo de Tránsito de los servicios internacionales se basó en dos puntos; el derecho de cruzar su territorio sin aterrizar y el derecho de aterrizar sin fines comerciales.
- El convenio sobre transporte aéreo internacional, mismos que no entraron en vigor, pero cuyas bases son aceptadas de hecho.

Mientras que el contenido del Convenio sobre transporte aéreo internacional manejó los cinco supuestos de las llamadas libertades comerciales; el privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar; el privilegio de aterrizar para fines no comerciales; el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posea la aeronave; el privilegio de tomar pasajeros, correo y carga,

destinados al territorio de cualquier otro Estado participante y; el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga procedentes de cualesquiera de dichos territorios.

El Convenio de Aviación Civil Internacional consta de cuatro partes fundamentales que son:

- Navegación Aérea
- Organización de Aviación Civil Internacional
- Transporte Aéreo Internacional
- Disposiciones finales

Los 18³¹ anexos del Convenio de Aviación Civil Internacional y su contenido son:

- Anexo 1, Licencia al personal; Reglas generales para el otorgamiento de licencias a pilotos y demás miembros de la tripulación, técnicos en mantenimiento de aeronaves, controladores de tránsito aéreo, y demás miembros del personal de tierra.
- Anexo 2, Reglamento del aire; Definiciones, aplicaciones del reglamento, señales de socorro y de urgencia, interceptación de aeronaves civiles.
- Anexo 3, Servicio meteorológico; definiciones, sistema mundial de pronósticos de área y oficinas meteorológicas, servicios a explotadores y pilotos, servicios de tránsito aéreo, búsqueda y salvamento, comunicaciones necesarias y otros.
- Anexo 4, Cartas aeronáuticas; definiciones, planos de obstáculos de aeródromo, cartas de radionavegación, área terminal, aproximación por instrumentos, aproximación visual, aterrizaje, topográfica para aproximación de precisión, símbolos cartográficos.

³¹ O.A.C.I. op. cit

● Anexo 5, Unidades de medida; definiciones, desarrollo del sistema internacional y su aplicación.

● Anexo 6, operación de aeronaves civiles; definiciones, limitaciones de preformarse, instrumentos, equipo y documento de vuelo, equipo de comunicación y navegación a bordo, mantenimiento del avión, encargado de operaciones de vuelo, manuales, bitácoras y registros, personal auxiliar del vuelo y procedimientos durante el vuelo.

● Anexo7, marcas de nacionalidad y matricula; definiciones, marcas y matriculas comunes que han de usarse, su tipo, colocación, dimensiones e inscripción, certificados de matricula.

● Anexo 8, aeronavegabilidad; definiciones, certificado de aeronavegabilidad y reglas, características de la aeronave, preformarse de vuelo, estructuras, proyecto y construcción, motores, hélices, instalaciones del sistema moto propulsor, instrumento y equipo, limitaciones, helicópteros.

● Anexo 9, Facilitación; definiciones, entrada y salida de; aeronaves, equipo, personas, mercancía y otros artículos. Aeropuertos internacionales; instalaciones y servicios al tráfico. Aterrizaje fuera de aeropuertos internacionales, documentación.

● Anexo 10, Telecomunicaciones aeronáuticas; definiciones, equipo y sistemas, radio ayudas a la navegación, procedimientos de comunicación, servicio internacional, servicio fijo aeronáutico, teletipo, servicio móvil aeronáutico, seguridad de las comunicaciones, encaminamiento de mensajes, comunicaciones radiotelefónicas de urgencia y socorro.

● Anexo 11, Servicios de transito aéreo; definiciones, generalidades (determinación de la autoridad competente, objetivos de los servicios de transito aéreo, espacio aéreo controlado, dependencias, regiones de información de vuelo, coordinación entre autoridades militares y servicio de transito aéreo, coordinación con autoridades meteorológicas, altitudes mínimas de vuelo, prioridades en casos

de emergencia) servicios de control de tránsito aéreo, servicios de información de vuelo, servicios de alerta, necesidades de comunicaciones, requisitos de información.

- Anexo 12, Búsqueda y salvamento; definiciones, organización (prestación del servicio, regiones, comunicaciones, brigadas y equipo), cooperación entre Estados, cooperación entre otros servicios, difusión de información, procedimientos generales, señales de búsqueda y salvamento, códigos de búsqueda y salvamento, señales aire/tierra.

- Anexo 13, Investigación de accidentes; definiciones, objetivos de la investigación, protección de pruebas, custodia y traslado de la aeronave accidentada, notificaciones y responsabilidades de los Estados, investigación, organización y realización por los Estados, informes y prevención de accidentes.

- Anexo 14, aeródromos; definiciones, datos de los aeródromos (punto de referencia, elevación, temperatura de referencia, dimensiones, resistencia de pavimentos), características físicas (pistas, márgenes, franjas, áreas de seguridad, zonas libres de obstáculos, zonas de parada, rodajes, apartaderos de espera, plataformas, obstáculos, ayudas visuales, señales, equipo e instalación, servicios de emergencia).

- Anexo 15, Servicios de información aeronáutica; definiciones, responsabilidades y funciones de los Estados, circulares informativas, información antes y después del vuelo, secciones.

- Anexo 16, Protección del medio ambiente; definiciones, ruidos de las aeronaves, turboreactores subsónicos, solicitud de certificado de aeronavegabilidad, aviones supersónicos, aviones de más de 5,700 kgs, aviones de menos de 5,700 kgs, helicópteros, medición del ruido, unidad de referencia de exposición al ruido, procedimientos para atenuar el ruido.

- Anexo 17, Seguridad-Protección contra actos de interferencia ilícita; definiciones, objetivos, seguridad y facilitación, organización nacional, métodos para hacer frente a los actos de interferencia ilícita.
- Anexo 18, Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea; definiciones, instrucciones técnicas, clasificación de mercancía, restricciones aplicables al transporte, requisitos de embalaje, etiquetas y marcas, obligaciones del remitente y del transportador, información a la tripulación, al pasajero y a terceras personas.

2.4 Medidas adoptadas por los organismos encargados de la aeronáutica, después de los atentados aéreos.

Después del 11 de septiembre de 2001, cuando se utilizaron aeronaves civiles intencionales para destruir edificios públicos (Torres Gemelas, El Pentágono), donde se perdieron miles de vidas, la comunidad de aviación civil internacional adoptó importantes iniciativas para asegurarse de que nunca se repita.

La OACI organizó una conferencia donde asistieron los representantes de los 154 Estados miembros de esta organización, 60 ministros, así como 24 organizaciones internacionales³². El objetivo logrado de la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación consistía en apoyar una estrategia mundial para reforzar la seguridad de la aviación, proteger las vidas humanas, restaurar la confianza del público en los viajes por vía aérea y fomentar la salud financiera del transporte aéreo, que había quedado seriamente afectado.

El Plan de acción de seguridad de la aviación de la OACI comprende un programa de auditorías obligatorias en todos los Estados miembros de la organización. Dicho

³² “Cumbre mundial sobre desarrollo sostenible”, OACI (Johanesburgo), 26 de agosto-4 de septiembre de 2002, pag.1.

programa, permitirá a los Estados determinar y corregir las deficiencias en la aplicación de las normas de relativas a la seguridad de la aviación. Este nuevo programa se basa en la experiencia de la OACI con el actual programa de vigilancia de la seguridad operacional introducido en 1999.

Por consiguiente, la OACI hace un llamado a los Estados, a las organizaciones internacionales y al sector de aviación civil para proporcionar fondos voluntarios adecuados u otras formas de asistencia, como elementos necesarios para garantizar que se mantenga debidamente en todo el mundo la seguridad y la protección de la aviación.

La IATA y la industria aérea están cambiando rápidamente enfrentado grandes problemas con las aerolíneas latinoamericanas. Esta asociación esta constituida por la mayoría de las líneas aéreas, se basa en la resolución de la OACI; para implementar las auditorias en el sector aéreo, con lo que se mejorara la seguridad nacional, proteger las vidas humanas, restaurar la confianza del público en los viajes por vía aérea y fomentar la salud financiera del transporte aéreo.

Como parte del programa universal de auditorias establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), un equipo de auditores internacionales visitó nuestro país del 12 al 26 de enero del presente año.

El equipo auditor evaluó el cumplimiento por parte de México, de las Normas estipuladas en el Anexo 17 al Convenio de Chicago, así como la estructura institucional y el marco jurídico disponible para que el Gobierno Mexicano pueda desempeñar sus responsabilidades y compromisos internacionales, respecto a la seguridad en los aeropuertos y, por consecuencia, de la aviación civil.

Los resultados preliminares de la auditoria confirman que México, administra la seguridad de la aviación civil con apego a los estándares internacionales establecidos por la OACI.

México es miembro desde 1944 de la OACI, al suscribir el Convenio de Chicago, por el cual fue creada dicha organización. El objetivo de la OACI es el establecimiento de Normas y Métodos recomendados para la seguridad física y operacional de las operaciones áreas civiles.

Durante el periodo que se informa el transporte aéreo ha continuado su proceso de modernización y cambio estructural, mediante el establecimiento de una política aeronáutica de largo plazo que asegure el sano desarrollo de la aviación civil y fortalezca la supervisión del Estado en la materia. Asimismo, se han proseguido los trabajos para consolidar el marco jurídico de este subsector y se ha continuado con el otorgamiento de concesiones para la prestación del servicio aéreo nacional regular.

Entre las principales acciones realizadas para modernizar el marco jurídico en la materia, destaca la elaboración del proyecto de iniciativa de reformas a la Ley de Aviación Civil y su Reglamento, mismo que atiende las recomendaciones derivadas de la auditoría practicada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), al Estado Mexicano, al tiempo que contempla diversas modificaciones que pretenden dar mayor certeza a la operación de la aviación privada. El modificar la legislación aeronáutica mediante consenso con legisladores y sectores involucrados, permitiría que nuestro país se adecue al dinamismo que se observa en la aviación civil internacional.

Por otra parte, continuó el proceso para elaborar y emitir las normas oficiales mexicanas (NOM's) y de tránsito aéreo en materia de seguridad operacional, con el propósito de brindar mayor claridad a la regulación, así como de simplificar la operación del transporte aéreo. En el periodo comprendido entre diciembre de 2000 y agosto de 2001, fueron elaborados 65 proyectos de normas oficiales mexicanas, cuya finalidad es regular aspectos técnicos en materia aeronáutica.

Dentro de la Aeronáutica se creó una Política la cual se publicó en octubre de 2001 en el Diario Oficial de la Federación, el cual tiene una visión integral y de largo plazo, la cual busca dar rumbo y certidumbre a la aviación nacional. Reconoce que el sector aeronáutico ha sido fundamental en el desarrollo del país: por contribuir a la integración regional y a la vinculación con el mundo.

Los objetivos de la Política Aeronáutica son:

- Mejorar la seguridad operacional en el sector

Garantizar que la operación de las aeronaves, aeródromos, equipo de apoyo e instalaciones cumplan con las normas y estándares de seguridad establecidos internacionalmente y que el personal aeronáutico, tanto de vuelo como de tierra, reúna capacidades debidamente certificadas para alcanzar una seguridad y eficiencia operacional de clase mundial.

- Mantener una certidumbre jurídica y equidad;

Mantener actualizada la regulación y reglamentación en materia aeronáutica, mediante una consulta permanente con los agentes y sectores involucrados y que, a la vez, otorgue certidumbre jurídica en todos y cada uno de los aspectos de la actividad, con reglas claras y transparentes, que permitan una actuación, por parte de la autoridad, de manera objetiva y no discrecional.

- Proporciona una buena calidad de servicios del transporte aéreo y su infraestructura.

Estructurar y mantener esquemas de precios y tarifas que reconozcan los costos de los servicios de transporte aéreo y su infraestructura, que promuevan el crecimiento del mercado, la competencia equitativa, la productividad del sector, que eviten prácticas monopólicas y que fomenten la salud financiera de las empresas de la industria, en beneficio de un número cada vez mayor de mexicanos.

- Mantener una competencia justa y equitativa en cada uno de los servicios que se presten.

Fortalecer a la aviación comercial nacional, en un entorno de competencia equitativa, que tome en cuenta las tendencias de esta industria, que sea sustentable, financiera y operativamente sana, alcance estándares internacionales de competitividad y calidad; que tenga permanencia y una cobertura regional más amplia, sea accesible a un

número mayor de mexicanos y que participe crecientemente en el mercado internacional, de tal manera que nos permita contar con una aviación de clase mundial.

- Dar capacitación del personal técnico aeronáutico con esquemas modernos y oportunos.
- Obtener mejores relaciones con el exterior, bajo criterios de reciprocidad efectiva y mercados equivalentes.

Capítulo 3

Crisis del sector aeronáutico comercial mexicano.

3.1 Inicio de la crisis.

En el año 2000, la economía mexicana experimentó un crecimiento extraordinario, alentada por un favorable entorno internacional, caracterizado por elevados precios del petróleo y un vigoroso ritmo de crecimiento de la economía norteamericana. Así el Producto Interno Bruto (PIB) de nuestro país alcanzó un nivel de crecimiento de 6.9%, el más alto desde 1981, muy superior al 3.8% del año anterior y a las expectativas que existían para esta variable a principios de año.

El crecimiento de nuestra economía se produjo dentro de un contexto de inflación a la baja, un gran dinamismo de las exportaciones y finanzas públicas sanas. Así, el aumento de 8.96% de los precios al consumidor fue inferior a la meta oficial y representó una reducción de 3.36 puntos porcentuales con respecto al incremento de los precios en 1999.

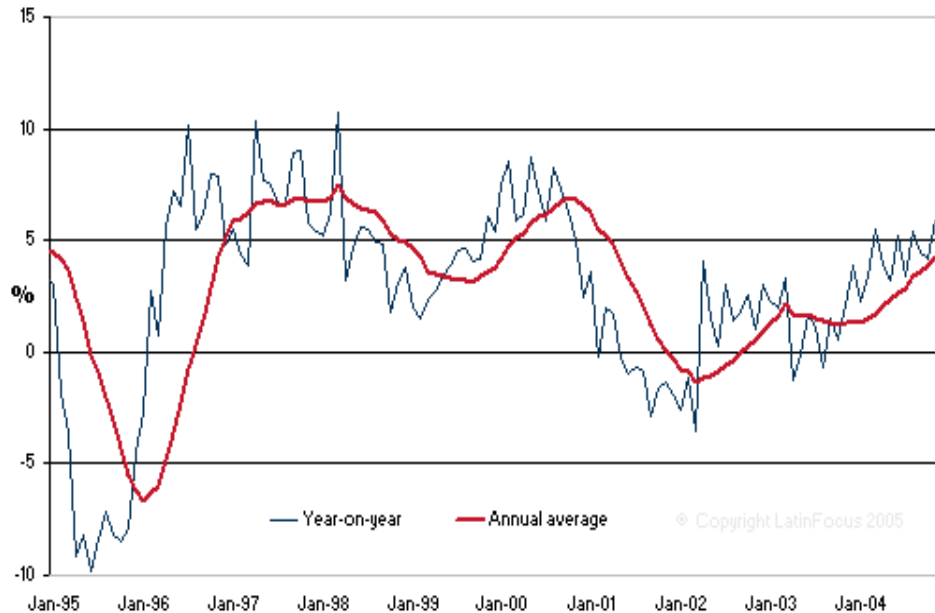
Por su parte, el positivo entorno externo permitió que las exportaciones alcanzaran el nivel récord de 166 mil millones de dólares lo que representó un aumento de 22% respecto al año anterior. Así, el favorable entorno económico permitió que durante el 2000 el mercado cambiario se mostrara en general estable.

Por su lado, la política monetaria asumió un sesgo más restrictivo, con el fin de propiciar la reducción de las expectativas inflacionarias y reforzar la tendencia a la baja de la inflación. Así, las tasas de interés que habían llegado a niveles de 12.7% en abril, alcanzaron 17.6% al cierre de diciembre.

El dinámico comportamiento de la economía mundial y de nuestro país, que si bien mostró una desaceleración perceptible a partir de octubre, determinó que existiera una vigorosa demanda por transportación aérea en el año 2000.

México

Actividad Económica, 1995 - 2003



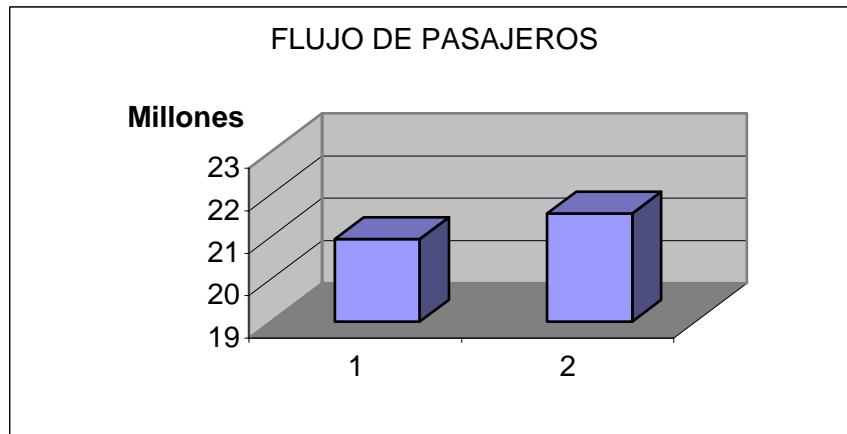
Nota: Variación anual del Indicador Global de la Actividad Económica (IGAE) y del promedio móvil anual del IGAE.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI) y cálculos de *LatinFocus*.

En efecto, la demanda de vuelos de itinerario aerolíneas alcanzó 28,616 millones de ingresos pasajeros kilómetros (RPKs), un monto 15.4% superior al del año anterior. La oferta de aerolíneas medida en asientos kilómetro disponible (ASKs) aumentó en un 15.0%, para ubicarse en 42,155 millones, mediante la incorporación de 5 aviones a la flota, la sustitución por equipos con más asientos y el incremento de las horas promedio de su utilización.

Esto se vio reflejado como podemos ver en la siguiente grafica al incrementar considerablemente el número de pasajeros.

FLUJO DE PASAJEROS	
AÑO	TOTAL
1999	20,446,937
2000	21,042,610



Fuente: Paola Garduño J. Movimientos del AICM.

Derivado de lo anterior, el factor de ocupación se incrementó en 0.2 puntos porcentuales, para ubicarse en 67.9%. Los costos de operación crecieron en 11.6%, lo cual se debió principalmente al incremento de la capacidad y a que el precio de uno de los insumos más importantes, la turbosina, se ubicó en su nivel más alto en los últimos años. Así, el costo promedio de este importante rubro para el período se ubicó en 2.57 pesos por litro, es decir 43.8% más que el del año anterior.

Por otra parte, dada la adversa situación de costos, las aerolíneas del grupo debieron reforzar el abatimiento de sus gastos de ventas y administración, así como lograr una mayor eficiencia de sus redes de distribución.

La estrategia comercial, la cuidadosa utilización de la capacidad y la disciplina de costos que adoptaron estas empresas, les permitieron obtener en el período ingresos muy satisfactorios y, a pesar de que se pagaron 1,872 millones de pesos más por

concepto de combustible que el año anterior, se lograron utilidades operativas y resultados netos positivos. Así, CINTRA y sus empresas alcanzaron ingresos por 30,750 millones de pesos en este período, mayores en 8.4% a los obtenidos en 1999.

El año 2000 significó la consolidación de alianzas comerciales, las cuales permitieron ampliar redes de cobertura y frecuencias a destinos clave en el ámbito nacional y mundial. Así, en el mes de junio, Aeroméxico, *Delta Air Lines*, *Air France* y *Korean Airlines* fundaron una nueva alianza mundial denominada "*SkyTeam*". De igual manera, Mexicana ingresó oficialmente a la prestigiada alianza mundial "*Star Alliance*"³³ el 1º de julio, después de que había sido aceptada preliminarmente en este selecto grupo de empresas aéreas un año antes.

Este crecimiento fue menor la demanda debido principalmente a la apreciación del tipo de cambio. La utilidad antes de financiamientos, impuestos, depreciaciones, amortizaciones y rentas (UAFIDAR) fue de 4,915 millones de pesos, mientras que la utilidad de operación sumó 1,178 millones de pesos. Finalmente, la utilidad neta del grupo ascendió a 746 millones de pesos, es decir 2.4% de los ingresos.

El año 2001 será recordado como uno de los años con mayores retos en el sector aéreo. La falta de dinamismo de la economía mundial —en especial la estadounidense— repercutió seriamente en la economía mexicana. De hecho el PIB decreció 0.3% comparado con un crecimiento de 6.9% en 2000. Ciertamente, la llegada al país de inversión extranjera directa y la política monetaria llevada a cabo por el gobierno permitieron mantener el tipo de cambio relativamente estable. Además, a diferencia de anteriores recesiones, México cuenta con reservas altas e inflación a la baja.

³³ David Zúñiga, "Cambiaré la Ley de Aviación para evitar prácticas depredadoras: CFC", *La Jornada*. Pag 2.

Ya desde el mes de octubre de 2000 comenzaba a perfilarse la desaceleración de la economía mundial y del país, lo cual venía mermando la demanda y los precios por los servicios de transportación aérea. En el transcurso del año, prácticamente todas las líneas aéreas del mundo mostraron pérdidas y, por ejemplo, la industria aérea estadounidense tuvo el peor cuarto trimestre en la historia y el peor tercer trimestre de los últimos 30 años. La situación de la industria aérea mexicana no era muy distinta: en el cuarto trimestre de 2000, el constante descenso en tarifas provocado por la falta de demanda había alcanzado una reducción de 8.4% en comparación con 1999.

Debido al difícil panorama que se vislumbraba desde enero de 2001, se vieron obligados a responder al deterioro del mercado con medidas de diversa índole. De febrero a agosto, se redujo la capacidad en un promedio de 1.65% (0.8% en Mexicana, y 2.5% en Aeroméxico), eliminando rutas no rentables o no estratégicas, y cancelando un número considerable de vuelos semanales.

Asimismo, se tuvo que retirar de servicio algunas aeronaves y renegociar contratos de arrendamiento, además de disminuir la planta laboral 4.1% en promedio (casi 600 empleados), reducir costos administrativos y cancelar proyectos de inversión no relacionados con la operación. También fue necesario hacer un redimensionamiento del área corporativa, y muchas de sus funciones se redistribuyeron a las aerolíneas.

Para marzo CINTRA denuncia pérdidas por 1 millón de pesos diarios debido a los trabajos de mantenimiento y reparación de una pista del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), y los controladores acusan de esta pérdida a las propias aerolíneas aéreas debido a no adecuar su itinerario de vuelos. Pero esto no es nuevo las aerolíneas mexicanas se vienen quejando tiempo atrás de los excesivos costos de operación en el AICM y el escaso mantenimiento que este tiene teniendo en cuenta que es la puerta de entrada tanto para pasajeros y de carga a la ciudad de México.

Tras tres años de que la corporación CINTRA tomó las riendas de Mexicana y Aeroméxico se vislumbra su venta con los riesgos que ella conlleva principalmente porque los principales interesados son empresas extranjeras, y para poder realizar la

transacción se tendía que resolver primero el obstáculo legal que impide que una empresa extranjera posea más de 25 % de una aerolínea.

En octubre del 2000 la Comisión Federal de Competencia (CFC) emiten dictamen para la disolución de CINTRA con él protestó de evitar caer en prácticas monopólicas con lo cual se limitaría la competencias y el desarrollo del sector. Se considera a CINTRA con un valor de "0" debido a que no es una inversión atractiva para los bancos.

Durante el primer cuatrimestre del año 2001 el flujo de pasajero disminuyó el 12%. El mercado internacional aéreo ya de por sí presenta una ligera contracción aproximadamente del 3 % a unido el aumento de la turbosina en un 120% en el último trimestre viene a contraerlo más.

Todo esto es debido a la desaceleración económica internacional cuyo principal exponente Estados Unidos hizo un pacto en México. Como reflejo de estos aumentos se observa una disminución de tráfico de pasajeros, incremento de costos de operaciones de las líneas aéreas, las cuales ante tal acontecimiento realizan ajustes en el personal que labora en ellas por ejemplo; Aeroméxico recorta 400 empleados entre personal de aeropuerto, aire y mecánicos. Aunado con esto la misma empresa fue reemplazada a huelga por parte de la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación (ASSA).

En el primer trimestre del año Mexicana y Aeroméxico registraron pérdidas 46 millones de dólares de los cuales Mexicana detuvo 32 y Aeroméxico 13, cifras proporcionadas por Cámara Nacional de Auto transporte (Canaero). A las pérdidas hay que sumarle las adquiridas por el mantenimiento de una pista en el AICM, las cuales estimaron entre 800mil a un millón de dólares diario en todo el tiempo se llevo a reparar la pista.

Para junio las condiciones de las aerolíneas son muy delicadas la venta de las aerolíneas está frenada, siguen con pérdidas las aerolíneas el combustible aumenta y la falta de liquidez de la empresa a puesto en jaque a la aviación mexicana. Las pobres medidas por parte del gobierno federal solo han venido a obstaculizar más la ya de por sí crítica situación.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) en un afán de activar esta industria dio a conocer principios generales para una aviación nacional competitiva o por lo menos capitalizable. Entre los puntos relevantes se encuentran:

- Evitar la entrada mayoritaria de capital extranjero.
- Frenar la guerra tarifaria.
- Evitar el cabotaje.

Pero estas medidas solo son a corto plazo, y habrá que redefinir los objetivos con los cuales regirá Aeroméxico y Mexicana para su venta, reestructuración o fusión.

En julio las guerras tarifarias en México ya eran una realidad, se habla de competencia desleal de las pequeñas líneas aéreas pero no se habla de las practicas monopólicas de los “elefantes blancos” que son Mexicana y Aeroméxico. Ante los problemas del flujo de pasajeros en algunas empresas como Aerocalifornia y Aviacsa han lanzado ofertas de 50% en el precio de boletos para subir pasajeros y cubrir sus deudas de corto plazo.

En este entorno una nueva línea aéreas entra a depredar el mercado (Líneas Aéreas Azteca) vendiendo sus boletos a precios sumamente castigados, pero usando equipos obsoletos y aprovechando el trabajo que hicieron otras abriendo rutas. Como es posible que una nueva línea Aérea cruce el cielo de México cuando las líneas “fuerte” van en pique, por el simple hecho de hablar de competencia desleal, se simula la competencia y pagan los más débiles.

3.2 Repercusiones de los atentados del 11 de septiembre de 2001 en la aviación comercial mexicana.

Por su parte en México una semana de los acontecimientos la industria aérea se viste de negro; uno, por los acontecimientos del 11-S y dos, por la total incertidumbre y paro de actividades aéreas. Aeroméxico reporta que suspendía 118 operaciones diarias entre México y EE.UU martes y viernes reportando perdidas por aproximadamente de 5 millones de dólares. Inicialmente manejo perdidas por 3 millones de dólares y al final llego hasta 5 millones de dólares.³⁴

Por su parte Mexicana cancelo 80 vuelos diario entre México, EE.UU y Canadá causándole perdidas de 2.5 millones de dólares, lo cual representa el 40% de sus ingresos, alcanzando 12 millones de dólares, en perdidas. La líneas aéreas de carga también reportaron perdidas debido a la suspensión de vuelas hacia estados unidos ya que 40% de sus operaciones tiene como destino final EE.UU, las perdidas reportadas fueron de 1.3 millones de dólares³⁵.

Tras los atentados perpetrados en los EE.UU, las aerolíneas mexicanas y extranjeras que suspendieron sus operaciones en México desde el día 13 de septiembre, han registrado pérdidas por unos 13 millones de dólares, según consultores de aviación.

El especialista en aeronáutica Fernando Gómez aseguró que dicha cifra corresponde únicamente a las 562 operaciones comerciales suspendidas en los 28 aeropuertos internacionales del país por el cierre del espacio aéreo estadounidense. Gómez explicó que sólo en el aeropuerto capitalino se cancelaron 262 operaciones hacia los EE.UU.

El mercado aéreo mexicano registró una sensible baja de pasaje que se estima entre el 10 y 15 % dentro del mercado interno y un 20% para el mercado México y EE.UU. Al mismo tiempo registro un aumento considerable en los costos de seguro por la cobertura de daños a terceros en caso de accidente, guerra o terrorismo; es decir, subió casi 80 veces y deberá pagarse la anualidad en una sola exhibición a finales del 2001.

³⁴“ Crisis en industria aeronautica”, BBC.com, Economía,. Pag 2

³⁵ Verónica Ferro, “Aerolíneas mexicanas afectadas por crisis en Estados Unidos”, *Noticieros Televisa*. Pag 2

Los costos de operación se redujeron, debido principalmente a la implantación de medidas de austeridad; no obstante, no se redujeron los programas de seguridad que debieron instrumentarse en las primas de seguro por responsabilidad civil. Asimismo, con el fin de evitar que el constante incremento de la turbosina siguiera afectando de manera importante, se estableció un programa permanente de coberturas de combustible hasta por 40% del consumo anual y se redujeron los gastos de administración, ventas y distribución.

En marzo del 2000, la SCT otorgó concesiones por 30 años a Aeroméxico y Mexicana para la prestación del servicio público aéreo nacional regular de pasajeros, carga y correo. Anteriormente, los participantes en la prestación de estos servicios lo hacían mediante la modalidad de permisos, por lo que el otorgamiento de dichas concesiones representa un reforzamiento de la certidumbre del marco legal bajo el cual operan.

CONSESIONES OTORGADAS POR LA SCT	
NOMBRE, O RAZÓN SOCIAL	VIGENCIA DE LA CONCESIÓN.
A volar Aerolíneas, S.A de C.V	27/Oct/2009
Aerolitoral S.A de C.V	24/Oct/2030
Aerovias de México, S.A. de C.V.	16/mar/2030
Líneas Aéreas Azteca, S.A. de C.V.	03/may/2005
Compañía Mexicana de Aviación	16/mar/2030
Consortio Aviaxa, S.a de C.V.	16/mar/2030
Jett Paquetería, S.A de C.V	24/oct/2010
Grupo Aéreo Monterrey, S.A de C.V.	24/oct/2030
Transportes Aeromar, S.A de C.V	16/mar/2030
Aerotransporte de Carga Unión S.A de C.V.	09/may/2008
Estafeta Carga Aérea S.A de C.V	4/sep/2007

NOTA: El título de Concesión, se otorgó conforme a lo dispuesto por los art. 9,10 y 13 de la Ley de Aviación Civil, previo cumplimiento a los requisitos que marcan los art. 18 y 19 de su reglamento, lo cual se complementa con lo dispuesto por la Ley Federal de procedimiento administrativo, bajo el esquema del procedimiento debidamente registrado ante la Dirección General de programación Organización y presupuesto.

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

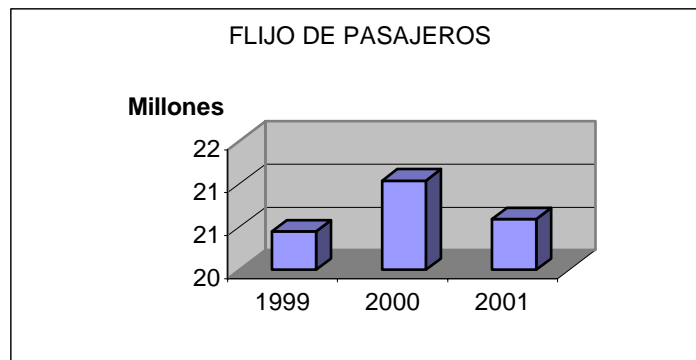
En octubre del 2001 reporto CINTRA que los ingresos de la operadora después de estar creciendo a tasas de dos dígitos, medido en dólares, acumulan dos trimestres de tasas negativas.

En tanto que los gastos operativos han seguido con una tasa creciente a tal grado que han reportado perdidas operativa por 46 y 25 millones de dólares en el primer y segundo trimestre del año respectivamente.

Sus activos cayeron poco mas de 3mil millones de pesos en tan solo un año y las 10 empresas que administra acumulan un saldo negativo de más de 676 millones de pesos al segundo trimestre del 2001, de los cuales 400 millones corresponden a una sola subsidiaria Mexicana y el restante a Aeroméxico. La utilidad neta del corporativo registra una caída de 513 millones 362 mil pesos³⁶, con todo esto el IPAB pretende venderlas por un monto de un millón 200 mil de dólares ya sea por paquete o por separadas, pero ante la desaceleración económica internacional (Estados Unidos) y los efectos negativos de los ataques terroristas en Washington y Nueva York han hecho imposible esta operación además de que sé a devaluado hasta en un 60% su valor comercial.

Dichas cifras se reflejan en la disminución considerable de flujo de pasajeros como podemos observar en al grafica siguiente:

FLUJO DE PASAJEROS	
AÑO	TOTAL
1999	20,446,937
2000	21,042,610
2001	20,593,223



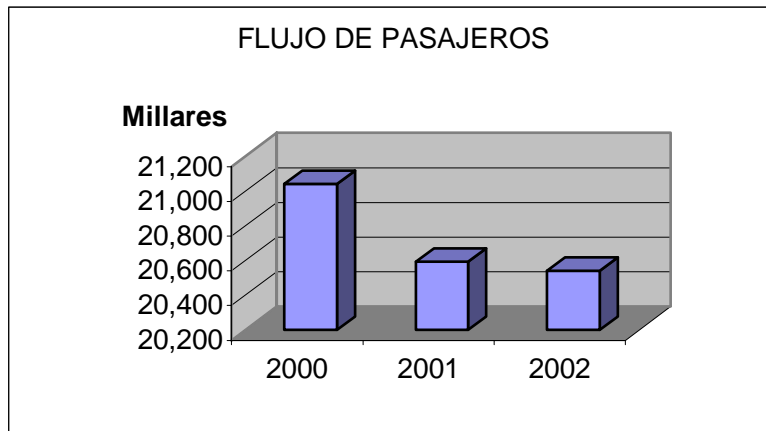
Fuente: Paola Garduño J.Movimientos del AICM

³⁶ Humberto Ortiz Moreno. Op. Cit

Entre enero y septiembre del 2002 CINTRA reporto perdidas por mil 236.36 millones de pesos cantidad que supero ampliamente el resultado negativo de un año antes cuando fue de 778.85 millones de pesos. Información de la propia CINTRA que hasta septiembre pasado acumulo pasivos por 15 mil 177 millones de pesos cantidad que represento un incremento de 8.5% en comparación con el periodo de 2001.

El mercado aereo sigue contrayéndose directo aun colapso:

FLUJO DE PASAJEROS	
AÑO	TOTAL
2000	21,042,610
2001	20,593,223
2002	20,541,147



Fuente: Paola Garduño J. Movimientos del AICM.

A mas detalles los pasivos de corto plazo sumaron 8mil 284.51 millones de pesos y adicionalmente los pasivos en moneda extranjera alcanzan 7mil 705.11 millones de pesos. El capital contable de CINTRA hasta septiembre pasado fue de 4 mil 491,22 millones de pesos solo 29% de pasivos a la misma fecha.

A principios del 2003 CINTRA reporto a la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI)³⁷ un déficit de 150 millones de dólares durante el año 2002. El deterioro en su estructura financiera ha sido constante y evidente, sus finanzas incluso fueron depredadas por malas administraciones y quebranto financieros.

CINTRA paso de mil 938 millones de pesos en pérdidas acumuladas en los primeros 9 meses del 2003 a 493mdp en el igual lapso del 2004; sus ingresos crecieron un 12% al pasar de 23mil 242 millones de pesos a 26mil 197 millones de pesos aun con este repunte no es lo suficiente para interesar a inversionistas extranjeros, por su problemática.

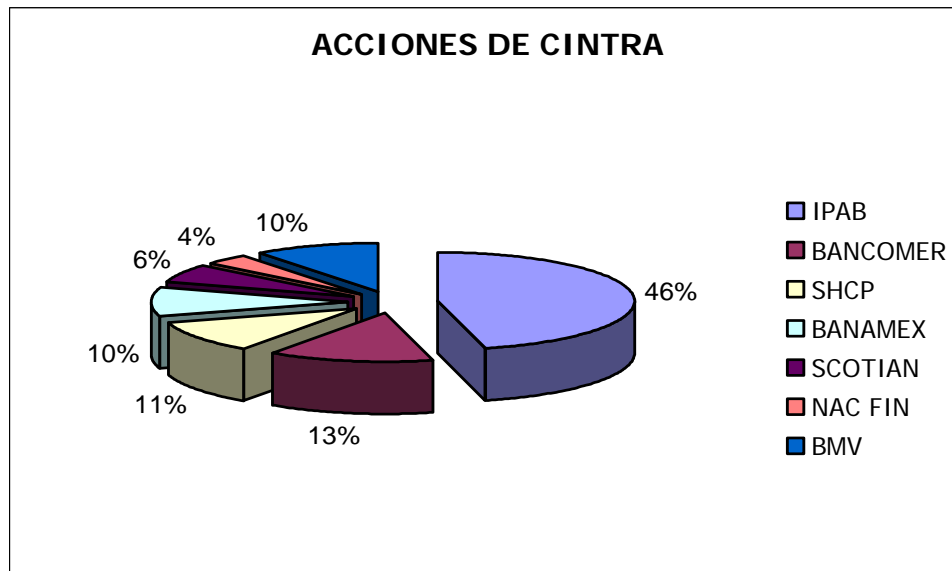
CINTRA no tiene nada que vender porque prácticamente todo lo tiene rentado: 67 aeronaves (93% de la flota) y sus motores, de una total de 70 aeronaves *jets* mas 22 motores de repuesto, son operados por Aeromexico bajo contratos de arrendamiento operativo celebrados con varios propietarios, cuyos plazos pendientes oscilan entre uno y 10 años; algunos contratos de arrendamiento ofrecen la opción de compra a valor de mercado al final del plazo; la antigüedad aproximada de su flota es de 14.9 años. Aproximadamente 38 % de los arrendamientos terminan entre 2003 y 2005.

Además, Mexicana tiene 60 aviones en operación y de ellos 83.33 % son arrendados, por medio de contratos a plazo que van de dos meses a seis años. La antigüedad aproximada de la flota es de 8.7 años.

Aerolitoral tiene contratados 17 aviones SAAB--40B bajo modalidad de arrendamiento puro, y Aerocaribe nueve. También alquilan los terrenos en donde están las bases de mantenimiento y otras instalaciones, como los espacios en aeropuertos, aunque si se reconoce como propietaria del edificio Xola.

³⁷ Eduardo Torreblanca, "Crisis en la aviación mexicana", *Noticieros Televisa*. Pag 2.

DISTRIBUCION DE ACCIONES GRUPO CINTRA	
TENEDORA	ACCIONES %
IPAB	46.45%
BBVA Bancomer	13.51%
Secretaria de Hacienda (a través de Nafin)	10.61%
Banamex	9.75%
Scotianbank Inverlat	6.21%
Nacional Financiera	3.54%
Publico Inversionista (Bolsa Mexicana de Valores)	10.38%



Fuente: Lineamientos Generales para la Apertura a la inversión en el Sistema Aeroportuario Mexicano y Reestructuración del Sistema Aeroportuario, SCT México 2000.

Ante tales acontecimientos la industria aérea sufrió un cambio substancial llevando con ello a una nueva etapa de desarrollo a nivel mundial, teniendo como puntos principales:

- Estrategias para reducción de tarifas.

- Creación de agrupa movimientos (*clusters*) de rutas cortas que atiendan las rutas domesticas. Sacrificando la calidad del servicio abordo pero siendo más funcionales.
- Fusiones para crear alianzas, un paso de Globalizar la industria.
- Disminución de costos de operación usando instalaciones aeroportuarias alternativas.
- Todo lo anterior significa una reducción considerable en las erogaciones en engorrosos trámites burocráticos.

En el ámbito nacional las estrategias principales a tomar encuentra son:

- Volaran Todas las Líneas Aéreas que puedan hacerlo sin dejar de ser rentables y cumpliendo las condiciones de seguridad aérea internacional de la nacionalidad que sean. Es lo que se llama una política de "cielos abiertos"³⁸ y, por su misma naturaleza, sólo tiene un resultado predecible: los usuarios de los servicios aéreos obtendrán los mejores precios y el mejor servicio posibles.
- Promover la creación de líneas regionales que aumenten la competencia y hagan que bajen los precios.

En algunos casos, empresas como Aerocalifornia y Líneas Aéreas Azteca, han hecho que Mexicana y Aeroméxico bajen sus precios. Tal es el reciente caso de Veracruz, a donde Azteca llegó con una tarifa de mil 800 pesos vuelo redondo, lo que provocó que Mexicana y Aeroméxico bajaran sus precios desde los cuatro mil pesos que cobraban, a mil 200 pesos.

³⁸ Ricardo Medina Macias. ¿Cuántas líneas aéreas deben volar en México? *La jornada*. Pag 3

Aeromexico: El 2003 uno de los años mas difíciles para la empresa, la economía estadounidense mostró un repunte por lo que se podría dar un crecimiento aproximado del 4% para el siguiente año. La economía mexicana crecerá 3% cifra superiores sin embargo registro perdidas de alrededor de 900 millones de pesos.³⁹

La empresa se empeñó en mejorar las condiciones de recuperación de cartera los plazos de pago y a cumplir sus compromisos. También se ejerció un vigilancia extrema en las investigaciones de activo fijo, incorporo seis nuevos aviones y redujo el costo de seguros junto con la reparación de motores, redujo el renglón de servicios en aeropuertos y gastos administrativos y de venta, lo cual también permitió abatir el costo unitario.

Mexicana: Sin duda el 2003 fue un año de retos para la aviación mundial, durante el primer cuatrimestre del año Mexicana registró una pérdida de alrededor de 550 millones de pesos⁴⁰ por lo cual decidió encauzar sus esfuerzos en los siguientes puntos:

- Impulsar la reducción de costos.
- Mantener la calidad del ingreso
- Optimizar procesos de manera considerable.
- Redujo el consto de las pólizas de seguros.

Esto permitió que se mantuviera la vigilancia extrema en las inversiones de activo fijo. Dentro de la estructura de costos retiro aviones y redujo costos fijos, lo cual permitió una mayor eficiencia en manejo y rotación de tripulación. Mexicana presento un plan llamado Club 10, cuyo objetivo es lograr mayor flujo de pasajeros y la lealtad de los mismos.

³⁹ Informe anual de CINTRA, 2003; pag 7 a la 9

⁴⁰ ibidem, pag. 10

Aerolitoral: Durante este año Aerolitoral registró pérdidas netas de 111 millones de pesos,⁴¹ por lo que se ha enfrentado a una crisis provocada por diversos factores: la caída general en la demanda de pasajeros, disminución de precios en el mercado y aumento en el costo de la turbosina. Para poder sobre llevar esto se implemento un plan que consiste en:

- Reducción de costos de personal.
- La eliminación de la flota de aviones metro.
- Redujo los costos de mantenimiento.
- Redujo los gastos de administración.

Aerocaribe: El 2003 no fue un año fácil, pues aun incurrieron en perdidas. Los ingresos totales durante este año fueron 20.3% respecto al año anterior. Asimismo la utilidad de operación, de 19.4 millones de pesos prácticamente duplico la del 2002⁴². A partir del mes de octubre implementaron un programa para incrementar la puntualidad mediante una reestructura del itinerario, al mismo tiempo se coordino con Mexicana con el propósito de ofrecer un mejor esquema de vuelos de conexión.

Aeromexpress: La empresa sufrió una disminución en su UAFIDAR (La utilidad antes de los financiamientos, impuestos, depreciaciones, amortizaciones y rentas fue de 38.3 millones de pesos) logrando, sin embargo, mejorar su utilidad de operación y su utilidad neta debido a la decisión de cancelar el uso de su avión carguero. Otras iniciativas se enfocaron en mejorar procesos e imagen corporativa entre ellas sobresalen:

- Ajustes de personal.
- Recertificación ISO 9002 del área internacional.
- Cambio de equipo terrestre tradicional.

⁴¹ Ibidem, pag. 13

⁴² Ibidem, pag. 15

- Mantenimiento y remodelación de 46 estaciones.

Seat: A pesar de las adversidades económicas, mantuvo el nivel de su utilidad de operaciones, aun cuando su utilidad neta cayó 16%.⁴³ Si embargo, su mayor logro fue estructural, al fortalecer y readecuar sus procesos estratégicos en el cual se integro la supervisión de la seguridad, además de mantener los índices de incidentes a niveles bajos lo cual a mejorado la imagen de la empresa; y disminuyo el costos.

Alas De América: Empresa dedicada a la capacitación de pilotos, personal de tierra y sobrecargos, el 2003 fue un año de adaptación a un nuevo tipo de demanda, se considero que seria menor la capacitación pero no sucedió así, mas bien aumentó, ya que el Grupo CINTRA modifico sus estrategias de capacitación y adiestramiento, lo que generó aumento de trabajo y menor costo. Asimismo, hubo demandas adicionales, ya que tanto Mexicana como Aeroméxico integraron a su flota nuevas aeronaves, lo que significo nuevos adiestramientos.

Sabre: Sus ingresos crecieron y la utilidad neta fue la mayor del grupo (158 millones de pesos)⁴⁴. Para mantener la rentabilidad de la empresa, tomaron diversas medidas para ajustar la estructura de costos a las condiciones del mercado, entre ellas las siguientes:

- Convertir la infraestructura de comunicaciones a una red pública.
- Reducir la planta laboral.
- Optimizar el consumo de transacciones para el proceso de reservación.
- Cambiar la plataforma de equipos de cómputo y el proveedor.

⁴³ Ibidem, pag. 19

⁴⁴ Ibidem, pag. 23

Capítulo 4

Propuesta de recuperación del sector aéreo mexicano.

Frente al proceso de transformación estructural que enfrentan la industria aérea nivel mundial -después de encontrarse inmersas en una profunda crisis-, caracterizado por la tercera revolución tecnológica, la conformación de bloques regionales y la globalización de negocios; las unidades productivas del sistema deben instrumentar una serie de cambios técnicos, financieros, laborales, organizacionales y directivos que les permitan incorporarse, con cierta rapidez y mucha efectividad, a la nueva dinámica del sector .

La naturaleza estacional del las aerolíneas, la demanda de transporte aéreo, la guerra, los ataques terroristas, las condiciones económicas nacionales e internacionales han condicionado la industria, incluyendo las decisiones en torno a la capacidad, cuestiones normativas así como el riesgo latente que a partir del 11 de septiembre dejó en incertidumbre a la aviación no solo mundial sino también nacional.

Aun a 4 años las repercusiones aun se logran ver y sentir.

A nivel mundial la aviación comercial ha tenido un repunte notable, pero en el caso de México no es así, por lo que es necesario de manera inmediata proponer soluciones viables para reactivar la actividad aérea comercial, ya que es de vital importancia en el desarrollo económico y turístico de México.

Si tomamos en cuenta que en México la industria aérea comercial es la 2^a de América Latina solo detrás de Brasil sabemos la importancia que con lleva tener una industria de mejor nivel, ya que existe una amplia demanda de transportación aérea a nivel interno y externo, por lo que es necesario contar con mayores opciones.

4.1 Infraestructura.

1.-Sistema aeroportuario: Ante el desarrollo de México, principalmente su actividad turística a nivel mundial, es necesario contar con un sistema aeroportuario adecuado al manejo de transito de aviones que realizan vuelos nacionales e internacionales.

Al aumentar el número de empresas se tendrá que contar con nuevas alternativas en los principales puntos como: Guadalajara, Monterrey y la Ciudad de México, utilizando aeropuertos alternos y de esta manera descentralizar la actividad aérea, ya que cuenta con 65 aeropuertos los cuales ASA atiende a 26 y el resto esta a cargo de asociaciones como:

RED AEROPORTUARIA CONCESIONADA	
Grupo Aeroportuario	Ubicación
SURESTE. Operados por: <ul style="list-style-type: none"> ● Inversiones Técnicas Aeroportuarias. ● Nafinsa. ● Copenhagen Airports. ● Fernando Chico. 	Cancún, Cozumel, Bahías de Huatulco, Mérida, Minatitlán, Oaxaca, Tapachula, Veracruz, Villahermosa
CD. MÉXICO Operado por: <ul style="list-style-type: none"> ● SCT ● AICM, SA., de CV. 	México
PACIFICO. Operado por: <ul style="list-style-type: none"> ● Grupo Dragados. ● Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA). ● Holdmex ● Aeropuertos Mexicanos del Pacifico. 	Aguascalientes, León Guanajuato, Guadalajara, Hermosillo, La paz, Los Mochis, Morelia, Mexicali, Puerto Vallarta, San José del Cabo, Tijuana, Manzanillo.
CENTRO-NORTE. Operado por: <ul style="list-style-type: none"> ● Aeropuertos de Paris ● ICA ● Vinol Airports ● SCT 	Acapulco, Cd, Juárez, Culiacán, Chihuahua, Durango, Monterrey, Mazatlán, Reynosa, San Luis Potosí, Tampico, Zacatecas Zihuatanejo.
NORTE Cd, Obregón, Nuevo Laredo, Cd. Victoria, Querétaro, Colima, San Luis Potosí, Guaymas, Sonora, Tepic, Loreto, Uruapan, Matamoros, Lázaro Cárdenas y Nogales	
SUR Campeche, Puerto escondido, Cd. del carmen, San Cristóbal de las Casa, Cuernavaca, Tehuacan, Tuxtla Gutiérrez, Toluca, Puebla	

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Un ejemplo de que se esta haciendo esto es en el aeropuerto de Toluca que esta recibiendo vuelos nacionales e internacionales, operar desde este aeropuerto tiene varios beneficios, ya que cuenta con menos trafico y no esta congestionado, por lo que se puede proveer un servicio mas rápido y eficiente, siendo así una opción más para el ya atestado Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM). Además para este momento es una alternativa en marcha ya que Inter Jet y Volaris tienen desde este sus puntos de operaciones.

La activación de este aeropuerto como una iba alterna permitirá que atienda a más de 3 millones de pasajeros al año con la mejoría de equipamiento técnico, calles de rodaje, calle principal, sistema de iluminación, drenaje, etc.

Todo esto sin menospreciar las modificaciones del AICM, que también buscan dar los permisos y abrir posibilidades para tener más vuelos internacionales en otros aeropuertos, lo que permitirá a los gobiernos locales contar con mayor proyección al extranjero.

2.- Flota.

En la aviación siempre se debe actuar con mucha anticipación, como en el caso de renovación de flota se tiene que tomar en cuenta el tiempo que el fabricante se tarde en entregar las naves para así darles a los pasajeros nuevas opciones de vuelo.

En vista de que la flota aérea comercial mexicana tiene aproximadamente en promedio de 13 años de antigüedad, lo que representa que por la gran variedad de aviones que poseen las aerolíneas se requiere de un mecánico especialista para cada tipo de aeronave, *stocks* de refacciones diferentes para cada tipo de aviones, diversos entrenamientos para pilotos etc., en estos casos se necesita la adquisición de nuevos aviones para la reducción de combustibles con lo que se obtendrá una eficiencia mayor en la organización de viajes que permitan trabajar más horas de vuelos que las aerolíneas tradicionales reduciendo costos tarifarios.

Esta limitada flota de las líneas aéreas mexicanas ha permitido que las aerolíneas extranjeras cubran cada día más rutas entre México y otros países, principalmente hacia Estados Unidos, según la empresa encargada de la construcción de aerotransporte (*Boeing*) para la modernización aérea se requerirá alrededor de 40⁴⁵ aviones para un periodo comprendido de 10 años, esta estimación estará en función del desarrollo del mercado nacional e internacional.

⁴⁵ Angelina Mejia Guerrero. Requieren líneas aéreas de México 21 mil mdd: *El Universal* Pag 2

La renovación de flota debe permitir una mayor productividad por su rentabilidad, la utilización eficiente de las aeronaves y modernidad de las mismas y a la vez permitan diseñar las rutas para el interior del país abriendo nuevo destinos, de esta manera se incrementara el trafico domestico, sin olvidar que las tarifas deberán responder a millas voladas tomando en cuenta el poder adquisitivo del estrato socioeconómico que se trate de captar.

El operar un solo tipo de aeronaves y una flota moderna traerá beneficios importantes en cuanto a la seguridad y calidad del servicio, así como para eficientar el uso de inventarios, estandarizar procesos y minimizar la complejidad de operación en cuanto a ingeniería, mantenimiento, operaciones de vuelo y capacitación de personal aéreo y de tierra. También es un factor clave para ofrecer tarifas bajas.

3. Servicios Terrestres.

A raíz de los atentados la seguridad es un punto importante para disminuir este tipo de incidentes por lo tanto se creo un nuevo tipo de tecnología informática para supervisar la seguridad de las aeronaves. En México no se ha implementado pero seria importante sobre todo por la proximidad con Estados Unidos y el flujo aéreo entre estas Naciones.

Como parte del desarrollo de nuevas tecnologías en la industria aérea el personal de apoyo terrestre así como el de los controladores aéreos deberán capacitarse y adiestrarse tanto en el manejo de nuevo equipo de aviones como en los nuevos sistemas de seguridad, ya que deben de seguir los estatutos marcados por la OACI establecidos en la resolución A33-1 de su Asamblea para prevenir y combatir ataque terroristas en la aviación civil.

Por otra parte se deberá tomar en cuenta otras medidas en el ambiente administrativo de las compañías abarcando desde el personal ejecutivo hasta el personal de tierra como de aire; para evitar duplicidad de funciones y hacer mas eficiente el manejo de las

aerolíneas, lo cual permitirá homologar las tarifas aéreas y abrir nuevos destinos sin saturar los destinos abiertos.

4.2 Normatividad Aérea.

A nivel gubernamental habrá que estudiar más de las concesiones para no crear empresas aéreas al vapor y prever el crecimiento de sector aéreo a largo plazo ya que es un sector de primordial importancia para el desarrollo económico del país por la situación geográfica y por sus tratados económicos sustentados con Europa, Asia y principalmente Estados Unidos.

Dentro de estas propuestas para la mejora de la aviación mexicana los concesionarios deben cumplir con lo establecido dentro de la Ley de Aviación Civil en la cual bajo los artículos 9, 10, 13 y 18 deciden si se otorga la concesión. (vease anexo II legislativo).

Toda esta participación de nuevos inversionistas hace pensar al el sector turístico, que ahora si se contará con un sistema aéreo eficiente y moderno, capaz de competir en circunstancias sanas con el resto del mercado y llevar a la baja las tarifas; así como abrir nuevas rutas al interior de la Republica. Los vuelos interestatales beneficiarán al turismo nacional e internacional, al hombre de negocios, la industria y el comercio.

Y todo esto debido a que las líneas estadounidenses, a pesar de ser las protagonistas de la crisis aérea del 2001 implementaron la mayoría de su política expansionista regional, sin tratar de aumentar su costos operacionales los cuales se tradujeron en mejores y mas atractivas tarifas por ejemplo; Aeroméxico y Mexicana en un vuelo de 615 millas de la ciudad de México a Monterrey cobran lo mismo que un línea aérea americana de 2090 millas desde la Ciudad de México a Nueva York⁴⁶.

⁴⁶ Ibidem.

4.3 Reactivación Comercial.

Al crear nuevas opciones para el transporte aéreo se impedirá que uno solo tenga en sus manos la actividad como lo venia haciendo el Grupo CINTRA. Esto traerá como consecuencia dinero fresco para reactivar no solo el sector aéreo sino también la economía del transporte en México.

Al reforzar o ampliar sus alianzas estratégicas con otras líneas aéreas le permitirá reducir costos, optimizar rutas de vuelos y aprovechar el mejor equipo disponible, lo que generará una libre competencia entre líneas aéreas y así evitar la formación de nuevos monopolios dentro de la aviación comercial.

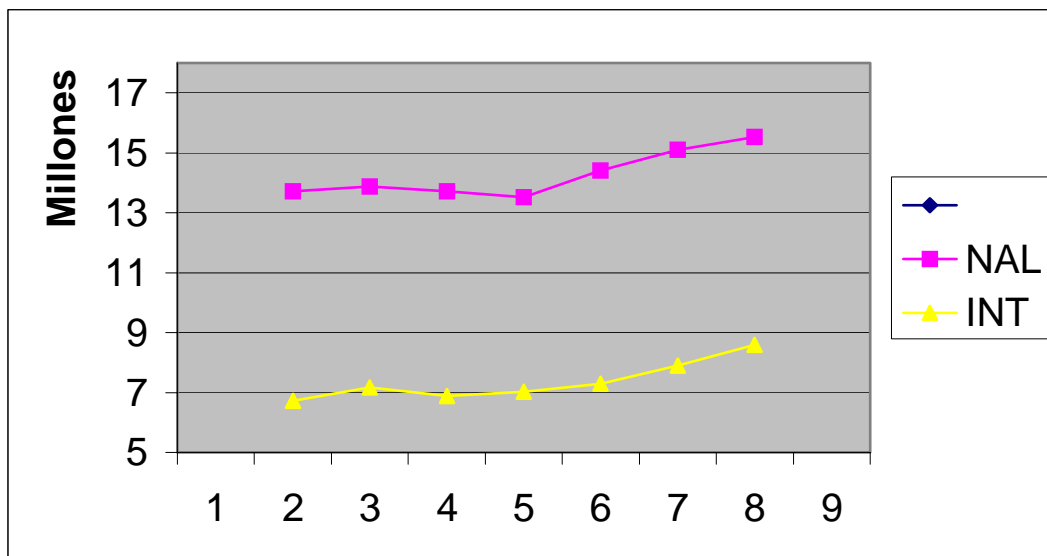
Al crear nuevas opciones en el transporte aéreo se negociara con el extranjero los derechos de trafico, es decir, la posibilidad de volar de un país al otro o viceversa, con una política de cielos abiertos bilateral, es decir, eliminar todas las restricciones, salvo el cabotaje en las dos naciones.

Para lograr una verdadera competencia leal se debe evitar las practicas monopólicas y fomentar la salud financiera de las empresas que participan en esta industria, en beneficio de un número cada vez mayor de mexicanos, con el objetivo de fortalecer la aviación comercial nacional, en un entorno de competencia equitativa, que tome en cuenta la tendencia de esta industria, que se sustentable financiera y operativamente sana, alcance estándares internacionales de competitividad y calidad; que tenga permanencia y una cobertura regional mas amplia, que sea accesible a un número mayor de pasajeros y que participe crecientemente en el mercado internacional, al tiempo de forjar una mayor capacidad empresarial, de tal manera, que se permita contar, en el menor tiempo posible con una aviación de clase mundial

La permeabilidad de mercado aéreo para las empresas internacionales deberá mantenerse para fortalecerse y crecer

Muestra de ello lo podemos ver en la grafica siguiente, la cual marca claramente su repunte.

FLUJO DE PASAJEROS		
AÑO	NAL	INT
1999	13,715,708	6,731,229
2000	13,881,554	7,161,056
2001	13,711,141	6,882,082
2002	13,522,569	7,018,578
2003	14,406,345	7,287,250
2004	15,099,355	7,894,688
2005	15,523,755	8,591,797



Fuente: Paola Garduño J. Movimientos del AICM.

4.4 Competencia.

Es de vital importancia que México sea capaz de exportar a mercados internacionales y también lo es que aprenda a pensar en términos estratégicos (competitivos). Para ello, hay que reflexionar, ante todo, en la productividad, en la calidad de los servicios que

prestan, en si los productos son los más adecuados, en las características de la empresa en la que se trabaja, etc.

La competitividad implica necesariamente una orientación del comportamiento al futuro. La generación de ideas innovadoras que generen ventajas competitivas implica apertura, libertad, incorporación de ciencia y tecnología; involucra y exige organizaciones dinámicas, procesos innovadores. Significa, finalmente, una integración de las relaciones sociales a partir de las cuales la economía puede dar una mejor respuesta a las exigencias de bienestar social.

La aviación comercial mexicana ha visto su peor estancamiento en los últimos años, no solo por su volatilidad sino también por continuar con ataduras gubernamentales que la han llevado a su peor crisis. Después de dos décadas de altibajos, de una cadena de privatización y rescate, el gobierno federal debe disponerse a concluir con la venta de Aeroméxico y Mexicana, de sus filiales regionales y de otras empresas agrupadas todas en el corporativo CINTRA.

Un ejemplo de ello es CINTRA que ha pasado a ser obsoleta, al no haber cumplido con las expectativas para las cuales fue creada y hoy por hoy se sustenta como una gran “elefante blanco”. Los propietarios de las empresas IPAB, gobierno federal y bancos privados enfrentan no sólo un problema financiero, sino la definición de un sector clave en la economía nacional.

Con esta problemática la industria de la Aviación, las aerolíneas insignias de México (Aeroméxico y Mexicana) pueden tener un soplo para seguir vigente en el sector aeronáutico. Una venta exitosa de CINTRA provoca una transformación de la industria de las aerolíneas mexicanas, que podría introducir boletos a bajo costo y mejor servicio aéreo, no solo para mexicanos sino también para turistas, ejecutivos, jubilados y trabajadores migrantes en las prósperas rutas entre México y Estados Unidos.

Los principales punto para la venta exitosa de CINTRA son:

- Crear una línea bandera, a semejanza de los modelos que operen en Europa para las operaciones internacionales y compartir con las líneas regionales los vuelos internos.
- Ofrecer una línea bandera (Aeroméxico), con una regional (Aerocaribe) de tal manera que surja un a competencia adecuada, lógicamente sufrir una transformación administrativa y de flota para ser atractiva para los inversionistas.
- Por otra parte se venderá Mexicana junto con Aerolitoral para crear una aerolínea de bajos costos.
- Vender por separado la prestadora de Servicios de Apoyo en Tierra (SEAT) y Aeromexpress.

Aun y con ello al hacerlo de esta manera no se obtendrían las ganancias proyectadas, pero se podrían sacar los menos daños posibles a nivel económico para el sector aéreo.

La industria aérea al igual que cualquier actividad económica requiere ser dinámica, por lo tanto tener iniciativas que beneficien su crecimiento y desarrollo no solo en el plano nacional sino también internacional. Sabemos que no se esta preparado pero se pueden ir dando pasos para la reestructurarla aprendiendo de los errores pasados y redoblando los aciertos, compitiendo de manera abierta para mantener su permanencia y no siendo solo una carga mas para la ya de por si economía devastada de México.

La apertura del sistema aéreo generara la participación de inversionistas nacionales y extranjeros, sin dejar o pasar por alto que los inversionistas extranjeros no pueden ser dueños del más del 25% de las aerolíneas. Estas aerolíneas podrán ser creadas como aerolíneas de bajo costo para la reactivación del sector. Actualmente puede verse esto en las Aerolíneas Mesoamericanas (ALMA) que surge de una alianza entre el fondo

Protego creada por Predro Aspe y el Fondo de Inversión Discovery, Avolar y aerolíneas ABC⁴⁷.

Un ejemplo palpable de línea aérea de bajo costo es la brasileña GOL (Go Linhas Aereas Inteligentes) la cual fue creada similar a la de Estados Unidos Southwest y a la Ryanair de Europa. La competencia expandirá el mercado en México debido ha el creciente desarrollo turístico y económico del país.

⁴⁷ Ibidem.

CONCLUSIONES

La reactivación del sector aéreo llevará algunos años sobre todo porque requiere ser competitiva en el panorama mundial comercial ya que es primordial dentro de la economía y particularmente en el sector turístico de México, el cual ha venido a repuntar en los últimos años y el sector aéreo es uno de los engranes principales para su crecimiento.

Los acontecimientos del 11 de septiembre en Estados Unidos vinieron a debilitar aun más el deteriorado sector aéreo, con lo que agudizaron la crisis que se estaba suscitando por factores como:

- La situación del mercado interno.
- El incremento en los costos de transportación.
- La reducción de la demanda del servicio aéreo.

Las aerolíneas comerciales llegaron a sufrir un significativo deterioro parecido al que presentaron en 1995, realmente los ataque del 11 de septiembre de 2001 vinieron a resaltar esta crisis ya existente.

Se tiene que tener en cuenta que México dentro de la industria aérea comercial es el segundo más importante y de mejor nivel en América Latina, solo atrás de Brasil; por lo que debe de tener cambios significativos a corto plazo y no únicamente para estabilizarse sino para crecer, ya que esto sería el reflejo de las buenas políticas económicas y gubernamentales mexicanas.

En el sector aéreo se vislumbra un repunte siempre y cuando el sector cuente con una infraestructura, apoyo gubernamental en una mínima parte, actuando como un organismo regulador, pero alentado la participación de la iniciativa privada como empresas de capital mixto y con esto será posible revertir el rezago presente hasta nuestros días.

La implementación de este proyecto es tan ambicioso que lo que pretende es activar el sector y llevarlo al mismo nivel que las empresas Europeas, las cuales son actualmente las líderes en la aviación comercial de pasajeros aun cuando han sufrido reveses, esto no las ha llevado a la quiebra por lo contrario ha hecho altamente rentables.

Al activar el sector aéreo y bajar sus costos el mercado se ampliara y dejara de ser un transporte de elite. Un ejemplo de esto en América Latina es Gol aerolínea Brasileña, que ha venido a revolucionar la aviación aérea tradicional.

Esta propuesta se basa en impulsar medidas que apuntalen la competitividad del servicio aéreo, creando soluciones afondo en base a la demanda y a la problemática actual apoyándose en cuatro puntos primordiales que son:

- Infraestructura.
- Normatividad aérea.
- Reactivación comercial.
- Competencia leal.

Así, ya están en marcha obras de ampliación, modernización, y el equipamiento de varios aeropuertos en la zona centro del país para constituir una verdadera red, se comenzaron los trabajos para fortalecer toda esta red con inversiones cuantiosas. Este es el proyecto integral que establece y complementa los aeropuertos de la ciudad de México, que tendrá una renovación total; los aeropuertos de Toluca y Puebla, que absorberán importantes inversiones, y el Aeropuerto Intercontinental de la ciudad de Querétaro.

Pero con todo y esto no son lo suficientemente agresivos como para competir a nivel mundial y se deberá tener que dar un mayor empuje si es que no se quiere perder completamente este sector como ya ha sucedido en el pasado.

Con esto vamos a atender las necesidades de transporte aéreo comercial durante los próximos 10 años cuando menos. Así podremos duplicar el movimiento actual de personas que utilizan ese medio y triplicar el volumen de carga y el volumen de mercancías a transportar un mejor costo.

De acuerdo con la hipótesis que se maneja en el presente documento, se ha podido comprobar que la industria aérea comercial fue afectada por los ataques aéreos del 11 de septiembre en Estados Unidos; no en su totalidad, pero aun con esto fue un duro revés a la ya deteriorada situación económica de la industria aérea.

Al igual se ha observado que la industria aérea debe de terminar con las prácticas monopolistas e introducir un fuerte capital para poder salir de esta situación. México desde finales del 2005 a empezado a generar el cambio que ayudara a reactivar este sector, con la venta parcial de CINTRA específicamente de Mexicana de aviación y su línea regional dando los permisos necesarios para que entren en labor las aerolíneas denominadas de bajo costo (Inter. Jet, A Volar, Volaris, Click y Aeroenlace), las cuales han introducido a este sector capital fresco, en mayor parte mexicano; y tienen como objetivo impulsar y sacar a flote el sistema aéreo comercial regional

Tras la desincorporación de Cintra surge Click de Mexicana (antes aerolitoral) denominada aerolínea de bajo costo la cual busca competir ala par con Volaris, Internet, A Volar ente otras.

Esta aerolínea es la que tiene más vuelos fuera del país, es la firma extranjera con más operaciones sobre el espacio aéreo estadounidense, opera 16 destinos a Estados Unidos, tres a Canadá y nueve a Centro, Sudamérica y el Caribe.

La apertura del sistema aéreo generará la participación de inversionistas nacionales y extranjeros, sin dejar pasar por alto que los inversionistas extranjeros no pueden ser

dueños del más del 25% de las aerolíneas. Estas aerolíneas podrán ser creadas como aerolíneas de bajo costo para la reactivación del sector.

Un ejemplo fehaciente es de la línea aérea llamada Inter Jet la cual es una empresa cuya propiedad es de Miguel Alemán Magnani, quien tendrá su centro de operaciones en el aeropuerto de Toluca, Edo. de México, ante considerado un aeropuerto alternativo, dicho concepto es mejor conocido como ABC., el cual representa una apertura competitiva al sector, además de nuevas formas de administración en cuanto al personal de tierra.

Esta aerolínea representa una nueva oportunidad de negocio donde los principales atractivos son costos por debajo del 50% con respecto a las tarifas de aerolíneas tradicionales, debido a la austeridad del servicio pero sin que esto represente un sacrificio en la calidad del servicio y la seguridad de sus pasajeros.

La flota con la contara esta aerolíneas será en un principio de siete aeronaves A320 idóneas para las aerolíneas de bajo costo por su combinación de costos operativos y el número de pasajeros, esperando incrementarse en un corto plazo debido al creciente mercado nacional.

Otra aerolínea de bajo costo es Volaris, surge de una alianza entre el fondo Protego creada por Predro Aspe y el Fondo de Inversión *Discovery*, la plantación del proyecto tomó mas de dos años, y en la etapa final después de haber conseguido la concesión, se unen dos importantes empresas mexicana al proyecto: Grupo Televisa e Inbursa consolidando de esta manera la fuerza de los inversionistas.

Volaris esta respaldada por una capitalización de 100 millones de dólares, esta unión de la visión y experiencia de negocios, junto con la excelencia operativa del equipo de accionistas y directivo y la suficiente capitalización fue lo que permitió planear una estrategia novedosa en el mercado.

Volaris se enfoca en proporcionar una flota de aviones moderna y con la última tecnología; vuelos directos entre las ciudades principales de México; una sola clase de

servicio con nuevas y sencillas formas para comprar sus boletos. Como centro de operaciones, el Aeropuerto Internacional de Toluca el cual pasara de ser alternativo, a ser una terminal importante trayendo con ello varios beneficios para los usuarios, ya que cuenta con menos trafico y no esta congestionado, por lo que se puede proveer un servicio mas rápido y eficiente. Un valor agregado es la de contar con un numero mayor de pistas de aterrizaje.

Con esto pondría haber un inconveniente, el más importante es la distancia pero para solucionar este contratiempo se ha creado el aeropuerto virtual Volaris en el área de Santa Fe. Esta instalación permitirá documentar a todos los clientes, recibir su equipaje y entregarles su pase de abordar. Desde este punto en Santa Fe tomarán un cómodo *Shuttie Volaris* que los llevará, sin costo adicional, directamente al Aeropuerto Internacional de Toluca para que tomen su vuelo a la ida y a la vuelta. Volaris ofrecerá vuelos hacia Monterrey, Guadalajara, Tijuana y Cancún ya que son las principales ciudades del país.

Con esta solución se proveerá de estacionamiento a un costo menor que al del AICM, transportación más económica en ambas vías sin costo para el pasajero.

A Volar es otra aerolínea de bajo costo la cual esta dirigida por Jorge Nehem; su principal objetivo es entrar a competir al mercado aéreo, esta aerolínea introdujo tres nuevas naves y cubrir 12 nuevos destinos. Para junio la empresa operará siete aviones y el cierre del año la meta es que la flota sume 10 aviones y cubrir 30 ciudades del país desde su base de operaciones ubicada en Tijuana, Baja California.

La inversión programada para A Volar suma 60 millones de dólares y entre los socios se encuentran José Luis Fernández, ex dueño de Grupo Imagen; Benjamín Najjar, empresario aviador, además de Jon Sawyer, dueño de la empresa estadounidense Hamilton Aerospace Technology.

Esta empresa no solo esta registrado en México sino también en Estados Unidos y América Latina la cual se ha utilizado para una línea aérea de bajo costo, enfocada al

mercado hispano. Esta estrategia de expansión a servido para fortalece la alianza comercial que mantiene desde hace varios años con Estrella Blanca.

Athony Ryan fundador de la aerolínea europeo Ryanair, junto con la empresa mexicana de autobuses IAMSA han creado otra aerolínea de bajo costo en México que comenzara a volar en septiembre de este año, cubriendo las principales ciudades del país y algunas de Estados Unidos como: San Antonio San Diego, Las Vegas, Los Ángeles y Tucson.

Aeroenlace ha manifestado poder iniciar operaciones con 2 aeronaves 737-300, flota que crecerá hasta 10 aeronaves en los primeros dos años. Durante el primer año espera transportar 1.5 millones de pasajeros, ofreciendo tarifas de hasta el 50% más bajas que las líneas aéreas tradicionales.

El objetivo primordial de Aeroenlace será lograr los precios más bajos de sus proveedores –aeropuertos e insumos- y transferir esos ahorros a los usuarios en la forma de las tarifas más bajas del mercado, así como prestar un servicio de la más alta calidad.

FUENTES

Bibliografía.

1. Dr. Baena Guillermina y Montero Sergio. "Tesis en 30 días". Editores Mexicanos Unidos. México, D.F., 21ª reimpresión. 100p.
2. González Reyna Susana. "Manual de redacción e investigación documental". Trillas. México, D.F., 5ª reimpresión. 203 p.
3. Informes anuales del Grupo CINTRA, 2000. CINTRA S.A de C.V.
4. Informes anuales del Grupo CINTRA, 2001. CINTRA S.A de C.V.
5. Informes anuales del Grupo CINTRA, 2002,. CINTRA S.A de C.V.
6. Informes anuales del Grupo CINTRA, 2003. CINTRA S.A de C.V.
7. Ley de protección al Ahorro Bancario, México, D.F., Diario Oficial de la Federación, enero 19 de 1999.

Hemerografía.

1. "A punto de quebrar las aerolíneas mexicanas"en Diario de México, *México*, Secc. Nacional, enero 26 de 2004, edición 13738.
2. "Declaración de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), sobre derecho sostenible, Juhanesburgo, 26 de agosto – 4 de septiembre de 2002, pag 3.
3. "Disminuye CINTRA el pago por seguros", *Diario de México, México, Secc. Finanzas*, julio 28 de 2003, edicion 13586
4. "Entrevista a Eric Rubio Barthell". *Diario de Yucatán*. Edición 627, viernes 26 de octubre de 2001.
5. "Persiste crisis economía en aerolíneas nacionales", *Diario de México, México, Secc. Finanzas*, junio 3 de 2003, edición 13539
6. "Reportan más pérdidas por manejo de CINTRA", *Diario de México, México, Secc. Finanzas*, julio 25 de 2003, edición 13584
7. Aguilar Alberto; "Arranca Mexicana reducción del 20% de sus costos y tarifas sustentables sin afectar servicio", en *El Universal, Secc. Finanzas, México*, 17 de marzo de 2006.
8. Aguilar Alberto; "La aviación, otra vez pérdidas en este 2002 y la venta de Cintra en el peor momento" en *Reforma, México*, 17 JUNIO 2002.
9. Aguilar Roberto; "A Volar refuerza sus planes", en *El Universal, Secc. Finanzas, México*, lunes 20 de marzo de 2006.
10. Allard, Jean Guy; "¿Qué más sabía la Casa Blanca?", en *Granma Internacional. Cuba*, 20 de mayo de 2002
11. Almeyra, Guillermo; "¿Los marcianos hablan inglés?", en *La Jornada, México*, 13 de septiembre de 2001
12. Almeyra, Guillermo; "Entonces los marcianos sí hablaban inglés", en *La Jornada, México*, 26 de mayo de 2002

13. Authers John; "Preparan la venta de Mexicana y Aeroméxico", en *El Universal, México, Secc. Finanzas*, 27 Junio 2005 Pág. 10.
14. Barrientos Alberto; "Hunde terrorismo a las aerolíneas", en *Reforma, México, Secc. Negocios*, octubre 4 de 2001.
15. Campa Zúñiga Roberto; "Preparados para despegar", en *La Jornada en la Economía, México, Suplemento semanal*, 24 de enero de 2005.
16. Carrasco Martin Juana; "Cronología del terror", en *Juventud Rebelde*, 12 de septiembre de 2001.
17. Case Brandan M. y Torbenson Eric; "Despegan ganancias de aerolíneas mexicanas", en *The Dallas Morning New, USA*, lunes 25 de enero de 2005.
18. Case Brandan M; "Volar a México será barato" en *The Dallas Morning New, USA*, lunes 11 de enero de 2005.
19. Castellanos Gaytán Carmen "Despega la aviación regional", en *Suplemento semanal La jornada en la economía, México*, 21 de junio de 2004
20. Celis Estrada Darío; "Rechazan Nafinsa, DGAC y SHCP propuesta de Cintra; préstamos para seguros sólo garantizados con flujos", en *Reforma, México, Tiempo de Negocios*, 3 JULIO 2002.
21. Cortés Nayeli; "SCT : recomposición del transporte aéreo", en *Nación, España*, 24 Abril 2003, Pág.18
22. Done Kevin; "Continúan las perdidas en las aerolíneas", en *El Universal, México, Secc. Finanzas*, 07 Julio 2004, Pág. 8.
23. Dr. Kotaite Assad; "Discurso de apertura ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación y panorama general", en *OACI, Montreal*, 19 de febrero de 2002.
24. Dr. Salinas León Roberto; "Reporte semanal", en *Mexican Business Forum*. Noviembre 14 de 2001.
25. Editorial; "Desleal apoyo de EU. a aerolíneas", en *El Universal, México, Secc. Finanzas*, 10 Noviembre 2004, Pág. 10
26. Figueroa Carreño José; "Refuerzan seguridad en Vuelos", en *Nación, España*, 28 Septiembre 2001, Pág.1
27. García Carla; "Aprueban ayuda a la líneas aéreas", en *Mural, Guadalajara. Secc. Negocios*, 22 de septiembre de 2001.
28. González María de la Luz; "Derechos laborales en el aire", en *La Jornada En La Economía, México, Suplemento semanal*, enero 24 de 2005.
29. Grupo Reforma; "Amenaza quiebra a las aerolíneas", en *Mura, Guadalajara*, octubre 19 de 2001.
30. Grupo Reforma; "Habrá apoyo en turbosina", en *Mural, Guadalajara*, octubre 10 de 2001.
31. Grupo Reforma; "Informarán aerolíneas sus pérdidas" en *Mural, Guadalajara*, mayo 4 de 2001.
32. Grupo Reforma; "Registra pasaje aéreo incremento de 30%" en *Reforma.Com, México, Economía Y Finanzas*, 2 DE JULIO 2002
33. GTM. "Crisis en industria aeronáutica", en *BBC. Com Economía*, septiembre 19 de 2001.
34. Guido J. Paul; "11-S: El Complot más escandaloso del siglo XXI", en *La Jornada*, ejemplar semanal, pag 2.
35. Hiroshi Takahashi; "Mala calidad crediticia de las aerolíneas", en *El Universal, México, Secc. Finanzas*, 09 Julio 2003, Pág. 07.

36. Hiroshi Takahashi; "Sorteamos la crisis en América y México", en *El Universal, México, Secc. Finanzas*, 05 Junio 2003, Pág. 10.
37. Jiménez Alejandro; "¿Cómo vamos a volar los Mexicanos?", en *El Universal, México, Secc. Finanzas* 14 Marzo 2000, Pág.3.
38. Jorda Luis Ignacio; "Resurge guerra de tarifas aéreas", en *Infosel Financiero, México*, julio 12 de 2004.
39. Kennett Williams; "Informe Phoenix", en *Clarín*, Estados Unidos, 28 de mayo de 2002.
40. Kermith Zapata José, "Grave crisis en aeronáutica mexicana", en *El Universal, Secc. Finanzas, México* lunes 22 de abril de 2002, Pág. 11.
41. Kermith Zapata José; "Confían líneas aéreas en remontar la crisis", en *El Universal Finanzas, Secc. Finanzas, México* viernes 23 de noviembre de 2001, Pág. 9.
42. Kermith Zapata José; "Repunta transporte aéreo", en *El Universal, Secc. Finanzas, México* 03 Julio 2002, Pág.3
43. López Marisela; "Volaris levanta el Vuelo", en *Milenio, México*, 13 de marzo de 2006.
44. Luna Palencia Claudia; "Fobaproa Paso a Paso", en *Columna el espiral*, Abril 19 de 2005.
45. Luna Palencia Claudia; "Fomentan aerolíneas de bajo Costo", en *Columna el espiral*, 19 de abril de 2006
46. Martiarena Raúl, "Pierden aerolíneas 54 millones de dólares", en *Mural, Secc. Negocios, Guadalajara*, septiembre 13 de 2001.
47. Martiarena Raúl, "Registran aerolíneas perdida millonaria", en *Mural, Secc. Negocios, Guadalajara*, mayo 28 de 2001.
48. Medina Macias Ricardo; "¿Cuántas líneas aéreas deben volar en México?", en *La Jornada, México*, marzo 14 de 2000.
49. Mejia Guerrero Angélica; "Descartan Venta de Líneas Aztecas: buscare alianzas", en *El Universal, Secc. Finanzas, México*, 30 de Julio 2001, Pág.8
50. Mejia Guerrero Angélica; "Inicia nueva política para aeronáutica", en *El Universal, Secc. Finanzas, México*, 25 Octubre 2001, Pág.3
51. Mejia Guerrero Angélica; "Inicia nueva política para aeronáutica", en *El Universal, Secc. Finanzas, México*, Jueves 25 de octubre de 2001, Pág. 3.
52. Mejia Guerrero Angélica; "Preocupa a líneas aéreas monopolio", en *El Universal, Secc. Finanzas, México* 13 Diciembre 2004 Pág. 5
53. Mejia Guerrero Angélica; "Requieren líneas aéreas de México 21mil millones de dólares", en *El Universal, Secc. Finanzas, México*, 07 Septiembre 2001 Pág.5
54. Ortiz Moreno Humberto; "Precipitan ataques en Estados Unidos crisis de las aerolíneas mexicanas", en *La Jornada, México*, septiembre 23 de 2001.
55. Pastrana Daniela; "Sobrecargos, sin dirección reconocido. Un largo pleito en el aire", en *La Jornada, suplemento semanal Masiosare, México*, Domingo, 6 de febrero de 2005.
56. Peña Alfaro David; "Volando bajo", en *Mural, Guadalajara*, septiembre 20 de 2001.
57. Rodríguez Ruth; "Total anarquía en el transporte Aéreo", en *El Universal, Secc. Finanzas, México*, 05 Octubre 2000, Pág.6.

58. Ruiz Andrés Fernando. "Consecuencias Inmediatas de los Atentados", en *La jornada*.
59. Sánchez Julián; "Contratan más gente Mexicana y Aeroméxico", en *El Universal*, *Secc. Finanzas, México*, viernes 16 de enero 2004, Pág. 6.
60. Sandoval Vargas Patricia; "Alerta severa crisis en la industria aérea", en *Primera plana, Diarios de México, México*, 22 de abril de 2003, edición 13505.
61. Sandoval Vargas Patricia; "Operan con números rojos las líneas aéreas", en *Diario de México*, agosto 8 de 2003.
62. SEVILLA RAMON; "Urge vender Cintra.- Sánchez Ugarte" En *Reforma.Com, México, Secc. Nacional*, 7 DE MARZO 2002.
63. Velasco Jorge; "Desciende 12% tráfico aéreo de pasajeros", (primera parte), en *Mural, Guadalajara*, mayo 17 de 2001.
64. Velasco Jorge; "Desciende 12% tráfico aéreo de pasajeros", (segunda parte), en *Mural, Guadalajara*, mayo 18 de 2001.
65. Yehya Naief; "El 11 de septiembre fue un trabajo interno", en *La Jornada semanal, México*, 4 nov. de 2001 #348
66. Zúñiga David; "Cambiará la Ley de Aviación para evitar prácticas depredadoras: CFC", en *La jornada, México*, octubre 5 de 2000.

MEDIOS ELECTRÓNICOS.

1. "Mexicana y Aeroméxico en crisis", en *Noticieros Televisa, México D.F.*, junio 2 de 2003,
2. Alcántara Leticia; "Aviación: crisis sin escala"(primera parte), en *Once Noticias, México*, agosto 6 del 2003.
3. Alcántara Leticia; "Aviación: crisis sin escala"(segunda parte), en *Once Noticias, México*, agosto 7 de 2003
4. Alcántara Leticia; "Se recupera la aviación en México", en *Once Noticias, México*, diciembre 10 de 2001
5. Cortés Maricarmen; "Aerolíneas, negro panorama", en *Radio Formula, México*, octubre 19 de 2001.
6. Ferro Verónica; "Aerolíneas al borde del colapso", en *Noticieros Televisa, México*, septiembre 18 de 2001.
7. Ferro Verónica; "Aerolíneas mexicanas afectadas por crisis en Estados Unidos", en *Noticieros Televisa, México*, septiembre 18 de 2001.
8. García Oliveros Aurelio; "CINTRA-Anarquía en la aviación", en *Radio formula, México*, agosto 8 de 2001.
9. Mares Marco A; "CINTRA, un monopolio que se niega a morir", en *Radio Formula, México*, noviembre 25 de 2002.
10. Mares Marco A; "Crisis en la industria aérea nacional", en *Radio Formula, México*, octubre 17 de 2001
11. Mares Marco A; "Guerra recesión económica inexorable", en *Radio Formula, México*, octubre 20 de 2001.
12. Mena Roberto; "Aviación 1", en *Radio Formula, México*, 12 de julio de 2004.

13. Mena Roberto; "Aviación 2", en *Radio Formula, México*, 14 de julio de 2004.
14. Mena Roberto; "Aviación 3", en *Radio Formula, México*, 16 de julio de 2004.
15. Paramo David; "En picada sin control, la aviación mexicana", en *Radio Formula, México*, octubre 25 de 2001
16. Reyes Marco Antonio; "Piden que las decisiones en materia de aviación sean a largo plazo", en *Once Noticias, México*, abril 12 de 2001.
17. Sánchez Baños Víctor; "¿Aeroméxico quebrará?", en *Radio Formula, Secc. Poder y Dinero hoy*, agosto 1 de 2003.
18. Torreblanca Eduardo; "Crisis en la aviación mexicana", en *Noticieros Televisa, México*, jul. 30, 2003.
19. Yuste José; "CINTRA cae 60%. Debe mejorar razones financieras para aval. No hay moratoria", en *Radio Formula, Secc. Finanzas, México*, enero 11 de 2002.
20. Yuste José; "Encrucijada: regular aerolíneas o rescatarlas otra vez", en *Radioformula, Secc. Finanzas, México*, octubre 20 de 2001
21. Yuste José; "Esperan fusiones en aerolíneas. Se necesita un nuevo análisis de la CFC ¿Mantendrán Cintra?", en *Radio Formula, Secc. Finanzas, México*, noviembre 13 de 2001.

Mesografía.

- www.cintra.com.mx
- www.nexomexico.com.mx.
- www.jornada.unam.mx
- www.aicm.com.mx
- www.cddhcu.gob.mx.
- www.diariodemexico.com.mx
- www.el-mundo.es/especiales/2002
- www.radioformula.com.mx
- www.aeromexico.com.mx
- www.aerocalifornia.com.mx
- www.aerolineasazteca.com.mx
- www.mexicana.com.mx
- www.aerocaribe.com.mx
- www.aviacsa.com.mx
- www.sct.gob.mx

GLOSARIO

AENA	Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.
AICM	Aeropuerto Internacional De la Ciudad de México.
Al-Qaeda	Organización Terrorista Islámica.
ASA	Aeropuerto y Servicios Auxiliares.
ASK	Asiento Kilómetro disponible.
ASPA	Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México.
ASSA	Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación.
BCE	Banco Central Europeo.
BMVA	Bolsa Mexicana de Valores
CANAERO	Cámara Nacional de Aerotransporte.
CIA	Agencia Central de Inteligencia.
CFC	Comisión Federal de Competencia.
CINTRA	Corporación Internacional de Transporte Aéreo.
DGAC	Dirección General de Aviación Civil.
FAA	Agencia Federal de Aviación.
FBI	Oficina General de Investigaciones.
Fed	Reserva Federal.
FOBAPROA	Fondo Bancario de Protección al Ahorro Bancario
IATA	Asociación Internacional de Transporte Aéreo
INS	Servicio de Inmigración y Naturalización.
IPAB	Instituto para la Protección de Ahorro Bancario
ITR	Servicio de reparación de turbinas.
LA	Líneas Aéreas.
md	Millón de dólares.
mdp	Millón de pesos.
Nafin	Nacional Financiera.
NOM's	Normas oficiales mexicanas
OACI	Organización Internacional de Aviación Civil.

ONU	Organización de Naciones Unidas.
PEMEX	Petróleos Mexicanos.
PIB	Producto Interno Bruto
RPK	Ingreso Pasajero Kilómetro.
SABRE	Servicio del apoyo en tierra.
SARS	Síndrome Respiratorio Agudo Severo.
SAT	Sistema de Acreditación Tributaria.
SCOP	Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.
SCT	Secretaria de Comunicaciones y Transportes
SEAT	Servicio de Apoyo Aéreo.
SEDLA	Servicios de Logística Aeroportuaria.
SENEAM	Servicios a la navegación en el espacio aéreo mexicano
SHCP	Secretaria de Hacienda y Crédito Público.
TCMA	Tasa de crecimiento media anual
UAFIDAR	La utilidad antes de financiamientos, impuestos, depreciaciones, amortizaciones y rentas.
UNICEF	Fondo Internacional de las Naciones Unidas para el socorro a la Infancia
URSS	Unión de Republicas Soviéticas Socialistas.
WTC	Word Trade Center

ANEXO

Ley de Aviación civil: Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995. (En vigor a partir del 13 de mayo de 1995)

ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEON, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed.

Que el H. Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente decreto:

[Artículo 9]

Artículo 9. Se requiere de concesión que otorgue la Secretaría para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. Tal concesión sólo se otorgará a personas morales mexicanas.

Los interesados en la obtención de concesiones deberán acreditar:

I. La capacidad técnica, financiera, jurídica y administrativa para prestar el servicio en condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y precio;

II. La disponibilidad de aeronaves y demás equipo aéreo que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad, las condiciones de aeronavegabilidad requeridas y las disposiciones en materia ambiental, y

III. La disponibilidad de hangares, talleres, de la infraestructura necesaria para sus operaciones, así como del personal técnico aeronáutico y administrativo capacitado para el ejercicio de la concesión solicitada.

Los concesionarios a que se refiere este artículo podrán prestar el servicio de transporte aéreo regular internacional siempre que cuenten con la autorización de las rutas correspondientes por parte de la Secretaría.

Artículo 10. Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de treinta años y podrán ser prorrogadas en una o varias ocasiones, siempre que cada una de dichas prórrogas no exceda el plazo a que se refiere este artículo, y el concesionario:

I. Hubiere cumplido con las obligaciones señaladas en la concesión que se pretenda prorrogar;

II. Lo solicite a mas tardar un año antes de su conclusión;

III. Hubiere realizado un mejoramiento en la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la concesión, de acuerdo con las verificaciones sistemáticas practicadas conforme a los indicadores de eficiencia y seguridad que se determinen en los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables, y

IV. Acepte las nuevas condiciones que establezca la Secretaría, con base en esta Ley.

Artículo 13. El título de concesión o el permiso deberá incluir, cuando menos, lo siguiente:

I. El nombre y domicilio del concesionario o permisionario;

II. El objeto de la concesión o el permiso;

III. En su caso, las rutas o vuelos autorizados;

IV. Los programas de desarrollo y, en su caso, los programas de mantenimiento del servicio;

V. Los derechos y obligaciones de los concesionarios o permisionarios, y

VI. El período de vigencia. (DR)IJ

Artículo 18. El servicio al público de transporte aéreo podrá ser: nacional o internacional; regular o no regular, y de pasajeros, carga o correo.

El transporte aéreo entre dos o más puntos en territorio nacional, se realizará exclusivamente por personas morales mexicanas.

Artículo 19. La prestación del servicio de transporte aéreo nacional regular estará sujeto a lo siguiente:

I. Las concesiones contendrán las rutas específicas con las que se iniciará la prestación del servicio y las condiciones del mismo;

II. Para operar rutas adicionales a las contenidas en la concesión, deberá solicitarse a la Secretaría la autorización correspondiente, misma que formará parte de la propia concesión, y

III. La ruta adicional únicamente podrá comercializarse hasta que haya sido autorizada, y deberá iniciarse la operación de la ruta correspondiente en un plazo máximo de noventa días, contado a partir de la fecha en que se haya expedido la autorización. De no operarse la ruta en dicho plazo, ésta quedará cancelada sin necesidad de declaratoria al respecto por parte de la Secretaría.

Convenios vigentes que rigen a la aviación

● Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago) 07/12/1944

El Convenio de Chicago regula los derechos y deberes de los Estados contratantes en diversas materias tales como la explotación de los servicios aéreos, reglamentación de actividades aéreas, nacionalidad de las aeronaves, facilitación del transporte y navegación aérea, condiciones de las aeronaves o calificaciones del personal. Igualmente crea y reglamenta la OACI.

● Acuerdo entre las Naciones Unidas y la Organización de Aviación Civil Internacional

14/05/1947. Entró en vigor en mayo de 1948 después de la aprobación por las correspondientes Asambleas. Se desarrolló en función de lo establecido en el artículo 57 de la Carta de las Naciones Unidas y del art. 64 del Convenio de Chicago. El

primero recoge una serie de provisiones para que las Agencias especializadas formadas por acuerdos de los diferentes Estados establezcan acuerdos de colaboración con las Naciones Unidas en materias de mutuo interés. El segundo establece básicamente lo mismo, en relación a Organizaciones Internacionales que busquen la paz.

- Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (Chicago) 07/12/1944. En este Acuerdo se definen las dos primeras libertades del Aire o libertades técnicas, estableciéndose varias facultades de los Estados Contratantes.
- Convenio de Ginebra sobre reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves 19/07/1948. Convenio sobre el reconocimiento internacional de los derechos sobre las aeronaves, en el cual los Estados se comprometen a reconocer el derecho de propiedad, arrendamiento e hipoteca.
- Convenio de Roma sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras 07/10/1952. Unifica ciertas reglas relativas a los daños causados por aeronaves a terceros en la superficie.
- Protocolo de La Haya de 1955 28/09/1955. Modifica el convenio de Varsovia sustancialmente, siendo destacables los siguientes cambios: Reducción de requisitos de contenido en el billete de pasaje, talón de equipaje y carta de porte aéreo; Duplicación de la indemnización a satisfacer por el transportista responsable con respecto a cada pasajero; Ampliación de los plazos para presentar la protesta en caso de avería y retraso.
- Acuerdo de París sobre derechos comerciales de los servicios aéreos no regulares 30/05/1956. Recoge normativa sobre derechos comerciales de servicios aéreos no regulares.
- Convenio de París de 1967. Sobre procedimientos aplicables para el establecimiento de las tarifas de los servicios aéreos regulares.
- Convenio de La Haya para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves. 16/12/1970. Establece un sistema de jurisdicciones concurrentes y no excluyentes para conocer del delito y recoge diversas normas en materia de extradición.

- Convenio de Montreal para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil. 23/09/1971. Establece las facultades y obligaciones de los Estados respecto de determinados delitos contra la seguridad de la aviación civil. Determina igualmente la jurisdicción de diversos Estados sobre los delitos, en la misma línea que el Convenio de La Haya. Contiene diversas normas en materia de extradición y cooperación entre Estados contratantes.
- Protocolo de Guatemala 08/03/1971. Modifica el Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955. Los principales cambios que introduce se centran en los siguientes aspectos: Aumento de los límites de responsabilidad para el caso de muerte; fijación de límites de indemnización para los supuestos de retraso en el transporte de personas y destrucción, pérdida, avería y retraso en el transporte de equipajes; simplificación del billete de pasaje y el talón de equipaje; ampliación de las posibilidades de elección por el demandante del lugar para la interposición de la acción de responsabilidad; introducción del sistema de responsabilidad objetiva, de modo que el transportista no puede quedar exonerado si prueba que obró con la diligencia debida.
- Protocolo Adicional de Montreal número 4. 25/09/1975. Modifica el Convenio de Varsovia de 1929 modificado por el Protocolo de La Haya de 1955. Los principales cambios que introduce se resumen en lo siguiente: Contempla 4 supuestos de exoneración de responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida o avería de la mercancía; limita la exención genérica de responsabilidad del transportista al transporte de pasaje y equipaje y al daño ocasionado por retraso en el transporte de mercancías; recoge de un modo más concreto que Varsovia la exención o atenuación de responsabilidad del transportista en el transporte de pasaje, equipaje y mercancías. La carga de la prueba corresponde al transportista y se trata de probar que la persona lesionada o que reclama la indemnización ha causado el daño o ha contribuido a él; reduce al transporte de pasajeros y equipajes la no aplicación de los límites indemnizatorios en caso de dolo de los dependientes; la responsabilidad ilimitada para el caso de dolo del transportista o sus dependientes, que el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de La Haya establecía sin distinciones, se contemplan ahora en referencia únicamente al transporte de pasajeros y equipajes.

Queda fuera pues, el transporte de mercancías; incorpora una alternativa a la expedición de la carta de porte aéreo, consistente en la utilización de cualquier otro medio que deje constancia de la información relativa al transporte que haya de efectuarse; suprime la obligación de incluir en la carta de porte aéreo el aviso de sometimiento al Convenio de Varsovia en cuanto a los límites de responsabilidad del transportista. Añade como requisito la indicación del peso del embarque; extiende al recibo de las mercancías y a las indicaciones en él contenidas, el valor que el Convenio de Varsovia atribuye a la carta de porte aéreo y sus indicaciones; elimina la referencia al derecho del destinatario a solicitar del transportista la remisión de la carta de porte aéreo, concretando tal derecho en la entrega de la mercancía.

- Protocolo de Montreal de 1975 que modifica el Convenio de Roma sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras. 23/09/1978
- Protocolo de Montreal para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional. 24/02/1988
Contiene disposiciones relativas a los actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional. Complementa al Convenio de Montreal de 1971.
- Convenio de Montreal sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección. 01/03/91
- Tratado sobre régimen de cielos abiertos 24/03/1992. Este Tratado instauro el régimen de Cielos Abiertos, para la realización por los Estados Parte de vuelos de observación sobre los territorios de otros Estados Parte, y establece los derechos y obligaciones de los Estados Parte respecto al mismo. Su finalidad última es facilitar la vigilancia del cumplimiento de acuerdos de control de armamento y reforzar la capacidad de prevención de conflictos y gestión de crisis en el marco de la Conferencia sobre la Seguridad y la Cooperación en Europa y en otras instituciones internacionales pertinentes.