

ACTA CORRESPONDIENTE A LA QUINTA REUNIÓN ORDINARIA,
CELEBRADA EL MARTES 5 DE ABRIL DE 2016

Presidencia: diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila

Secretaría: diputado Daniel Torres Cantú

El día martes 5 de abril de 2016, a las 16:25 horas, el presidente de la Comisión, diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila, da la bienvenida a los legisladores asistentes y procedió a verificar el quorum de la sesión.

1. Lista de asistencia y declaración del quórum

La Secretaría informa que en se momento se cuenta con el registro de 14 legisladores, por lo que el presidente manifiesta que existiendo el quórum legal se da inicio a la Quinta Reunión Ordinaria de la Comisión.

Posteriormente, registrarían su asistencia inicial 24 diputados integrantes de la Comisión que a continuación se enlistan: Alfredo Javier Rodríguez Dávila, José Luis Orozco Sánchez Aldana, José Lorenzo Rivera Sosa, Francisco Lauro Rojas San Román, Daniel Torres Cantú, Lillian Zepahua García, Jorge López Martín, Arturo Santana Alfaro, Eduardo Francisco Zenteno Núñez, Concepción Villa González, Jonadab Martínez García, María Guadalupe Alcántara Rojas, Héctor Javier Álvarez Ortiz, Tania Victoria Arguijo Herrera, José Erandi Bermúdez Méndez, Omar Noé Bernardino Vargas, Vitalico Cándido Coheto Martínez, Pedro Luis Coronado Ayarzagotia, María Antonia Cárdenas Mariscal, Raúl Domínguez Rex, María Cristina Teresa García Bravo, Pedro Garza Treviño, Alejandra Gutiérrez Campos, Mario Machuca Sánchez y Francisco José Gutiérrez de Velasco Urtaza.

2. Lectura y aprobación del orden del día

Declarado el quórum, se da lectura al orden del día, el cual fue enviado junto a la convocatoria, y que a continuación se cita:

1. Lista de asistencia y declaración de quórum.
2. Lectura, discusión y en su caso aprobación del orden del día.
3. Lectura, discusión y en su caso aprobación del acta de la Cuarta Reunión Ordinaria.
4. Reunión con el licenciado Alexandro Argudín Leroy, director general del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y con el director de Aeronáutica Civil, CTA. Miguel Peláez Lira.
5. Asuntos generales.

**ACTA CORRESPONDIENTE A LA QUINTA REUNIÓN ORDINARIA,
CELEBRADA EL MARTES 5 DE ABRIL DE 2016**

6. Clausura.

Una vez hecha la lectura del orden del día, este fue votado y aprobado por unanimidad.

3. Lectura, discusión y en su caso aprobación del Acta de la Cuarta Reunión ordinaria

En desahogo de este punto, el Presidente, somete a consideración de la Comisión la dispensa de la lectura del Acta de la Cuarta Reunión Ordinaria, en virtud de haber sido distribuida con más de veinticuatro horas de antelación a cada uno de los integrantes.

Al no haber comentarios del Acta de la Cuarta Reunión ordinaria, se pone a votación el sentido y contenido de la misma, la cual es aprobada por unanimidad.

4. Reunión con el licenciado Alexandro Argudín Leroy, director general del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y con el director de Aeronáutica Civil, CTA. Miguel Peláez Lira.

El Presidente de la Comisión comienza agradeciendo la presencia del licenciado Alexandro Argudín Leroy, director general del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y del CTA. Miguel Peláez Lira, Director General de Aeronáutica Civil.

Señala que en la Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión de Transportes se presentó un documento emitido por la Comisión Federal de Competencia Económica, que contenía un informe preliminar sobre los problemas de competencia en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, particularmente los asociados a los procedimientos de acceso a su infraestructura, a través de la asignación de horarios de aterrizaje y despegue (slots).

Debido a su propia naturaleza, el transporte aéreo comercial tiene condiciones operativas únicas en su tipo, por lo cual en esta Comisión se discutió y acordó invitar a una reunión de trabajo al Director General de Aeronáutica Civil y al Director del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, para que con base en los informes técnicos y operacionales de la terminal y, en general, del transporte aéreo en el país, nos dejen saber mayor información para un análisis más profundo de la situación.

El objetivo de la reunión es el de conocer cuál es el estado real de los procedimientos en el Aeropuerto de la Ciudad de México y comprobar si han generado y de qué manera, problemas de competencia en el sector del transporte comercial aéreo en el país.

ACTA CORRESPONDIENTE A LA QUINTA REUNIÓN ORDINARIA,
CELEBRADA EL MARTES 5 DE ABRIL DE 2016

Posteriormente, el Presidente indica la dinámica que se seguirá durante la reunión de trabajo con los funcionarios, la cual iniciará con una presentación a cargo del Director General del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y continuará con las preguntas que previamente y por escrito, hicieron llegar los legisladores para ambos funcionarios. Por último, se permitiría que aquellos legisladores que no hubiera podido hacer llegar sus preguntas con antelación, hicieran uso de la palabra para realizar sus cuestionamientos.

El director general del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Alexandro Argudín Leroy, procede con su presentación, de la cual destacan los siguientes puntos:

- El Aeropuerto de la Ciudad de México tiene un tema de saturación que se ha venido evaluando y estudiando prácticamente desde 1985. El primer decreto de saturación fue en 1994, donde se instruyó la salida de la aviación general del Aeropuerto de México y ésta fue reubicada básicamente al Aeropuerto Internacional de Toluca.

En 2005 hubo una segunda declaratoria de saturación donde ya se establecían periodos determinados de tiempo. En la mañana de las 9:00 a las 11:00 Al medio día de las 2:00 a las 3:00 y por la noche de las 6:00 a las 9:00.

Una segunda declaratoria de saturación tuvo lugar en octubre de 2007. Una tercera declaratoria de saturación en noviembre de 2007, que fue el pico de la actividad aérea en el país con la existencia de las aerolíneas que en aquel momento estaban en servicio y donde ya participaban nuevos operadores: Viva Airbus, Volaris, Interjet, etcétera. Lo anterior forzó a la creación del sistema metropolitano de aeropuertos, donde el aeropuerto de Toluca, Puebla, Cuernavaca y Querétaro formaron un sistema complementario al aeropuerto de la Ciudad de México para poder atender la demanda de transporte aéreo hacia la propia Ciudad, hacia el centro del país.

Hubo factores que modificaron la conformación de los participantes de la aviación. En 2010 suspendió operaciones Mexicana de Aviación y el resto de los operadores ocuparon esos espacios.

De nueva cuenta se dio una declaratoria de saturación el 17 de abril de 2013, en la que se determinan los horarios de las 6:00 a las 10:00 AM y de las 4:00 de la tarde a las 8:00 de la noche.

ACTA CORRESPONDIENTE A LA QUINTA REUNIÓN ORDINARIA,
CELEBRADA EL MARTES 5 DE ABRIL DE 2016

Producto de esta declaratoria de saturación, la Dirección General de Aeronáutica Civil en coordinación con Servicios en la Navegación de Espacio Aéreo Mexicano y con el propio aeropuerto de la Ciudad de México inician la operación de un sistema que se llama Smart, que es el sistema de monitoreo y administración del tráfico aéreo hacia la Ciudad de México, a través del que en lugar de tener sobre la Ciudad de México sobrevolando una serie de aviones pendientes a que hubiera un espacio para aterrizar, se les daba un tiempo de permanencia en el aeropuerto de origen. Es decir que en lugar de tenerlos volando sobre la Ciudad y generando altos índices de contaminación tanto atmosférica como de ruido, se mantenían en el aeropuerto de origen y conforme fueran habiendo los espacios se iban acomodando para llegar al aeropuerto de la Ciudad de México.

En octubre de 2013 se restringen adicionalmente las operaciones de aviación oficial. Es decir que en el 94 se restringen todas las operaciones de aviación general comerciales y privadas, es decir las aeronaves extra alfa y extra bravo y en octubre de 2013 la instrucción del presidente al secretario Ruiz Esparza, y de él al director general de Aeronáutica Civil, fue restringir las operaciones de aviación oficial que no estuvieran directamente vinculadas con las operaciones de seguridad nacional.

Con esto se sacaron todas las operaciones de los gobernadores, los secretarios de Estado que no estaban vinculados al gabinete de seguridad nacional, etcétera, y únicamente permanecen dentro del aeropuerto hoy día aquellas operaciones que están consideradas en este tema. Secretaría de Marina, Secretaría de la Defensa, Estado Mayor Presidencial, Procuraduría General de la República, Policía Federal y Banco de México.

Luego, en septiembre de 2014, con el crecimiento de la aviación nacional, seguían incorporándose nuevas aeronaves, seguía habiendo un enorme interés por las empresas tanto nacionales como internacionales por operar en la Ciudad de México. Por lo tanto, se tuvo que ampliar la franja de saturación. Es decir los espacios que estaban disponibles a lo largo de la jornada comercial de las 7 de la mañana a las 11 de la noche se fueron ocupando, y el 29 de septiembre de 2014 se genera una nueva declaratoria de saturación. Se determina saturado el aeropuerto de las 7 de la mañana a las 22:59.

- El 8 de junio de 2015 se firma formalmente el memorándum de entendimiento con la IATA y el 1 de septiembre inicia otro sistema de administración de operaciones aéreas que se llama Plansa, que es un sistema donde se vinculan las operaciones

ACTA CORRESPONDIENTE A LA QUINTA REUNIÓN ORDINARIA,
CELEBRADA EL MARTES 5 DE ABRIL DE 2016

de llegada al Aeropuerto de México con las operaciones de salida del aeropuerto de México.

- Es decir, el slot es el turno, el momento, el uso de la infraestructura por parte de una aeronave que le permite realizar una operación de aterrizaje y despegue. Con Plansa lo que hacemos fue asignarle un slot a la aerolínea, la aerolínea con ese slot le pide la autorización de plan de vuelo de CNA y si se vinculan y están alineados en tiempo con un margen de operación de más menos 15, se autoriza la salida. Entonces alineamos Plansa para las salidas y alineamos Smart para las llegadas y tenemos ya un sistema más o menos balanceado.
- ¿Cómo se asignan los slots? Los slots se asignan por facultad conferida en la ley, tanto en la Ley de Aeropuertos como en su reglamento a través de la administradora aeroportuario en todo el país, que en cada aeropuerto hay una administración aeroportuaria, en comité de operación y horarios. El administrador aeroportuario genera la asignación de los slots a solicitud de las aerolíneas, las aerolíneas van al comité y dicen: yo quiero volar la próxima temporada de verano a las 10:15 de la mañana, el administrador aeroportuario revisa si hay espacio y si hubiere se lo asigna y hace todo un procedimiento estadístico para determinarlo.

El Comité de Operación y Horarios está conformado por las líneas aéreas, las autoridades civiles y militares que participan en la operación del aeropuerto, prestadores de servicios complementarios, es decir, toda la comunidad que participa en la actividad del aeropuerto son miembros del Comité de Operación y Horarios y pueden emitir comentarios y opiniones que serán recibidas en el comité y después transmitidas al presidente del comité para el tema de asignación de horarios.

Los horarios se asignan con tres criterios: el primero, privilegiando la eficiencia y la seguridad de las operaciones. Segundo, se privilegia la operación de aeronaves de pasajeros sobre operaciones de carga, y después el tema de que la aerolínea hubiera utilizado ése slot o ese espacio, la temporada anterior y lo quisieron utilizar la siguiente temporada.

Se trata de un tema de derechos adquiridos. Primero en tiempo, primero en derecho; derechos de prelación donde hoy día hay empresas que participan en la actividad aeroportuario en México que tienen 70, 80 o 90 años de existencia y han venido acumulando una serie de derechos de uso que una empresa nueva, no los tiene porque está empezando sus operaciones.

ACTA CORRESPONDIENTE A LA QUINTA REUNIÓN ORDINARIA,
CELEBRADA EL MARTES 5 DE ABRIL DE 2016

- Las reglas de operación del aeropuerto, el reglamento, y la propia ley generan condiciones en las cuales se pueden retirar estos slots. Puede ser que en condiciones de saturación, que los primeros cuatros años se retiraran slots por causas imputables a las aerolíneas siempre y cuando hubieran tenido un incumplimiento en su uso superior al 15 por ciento, y si a pesar de este retiro existieran condiciones de saturación, el aeropuerto retiraría de manera forzosa el 10 por ciento de los slot para generar nuevas capacidades.

Esos son dos supuestos que no han sucedido en el Aeropuerto de la Ciudad de México, tenemos la declaratoria de saturación de 2013, la declaratoria de saturación de 2014, la de 2015, estamos trabajando ya en 2016 para poder entrar ya a los supuestos contenidos en el propio Reglamento.

- El dictamen de la Cofece genera una opinión distorsionada respecto de la utilización de los slots. La Cofece habla de que hay un uso excesivo en algunas franjas horarias de más de 90 operaciones por hora, no consideró por ejemplo las operaciones de los helicópteros. El área de Cofece está compuesta por economistas, no son técnicos, y por tanto no pudieron interpretar la resolución, y hablan de un uso excesivo. Cuando las cifras que tiene reportada la Cofece son las que proporciona CNA y hacen referencia a operaciones de helicópteros que no utilizan slot porque no utilizan la propia pista del aeropuerto, habla de operaciones privadas y de la dirección general. Cuando se refiere a las matrículas de estos helicópteros y menciona que siguen existiendo operaciones de ala fija de aeronaves que no están vinculadas... de seguridad nacional, lo cual es totalmente falso y se podría acreditar con toda claridad.

Hoy día el mercado de la aviación en el país del 2010 al 2015 ha tenido un crecimiento muy importante. De 2013 a 2016 ha crecido la aviación nacional 33 por ciento. Los valores de mercado internacionales, 19 por ciento.

La participación de las empresas Viva, Volaris, Intejet, etcétera, en el mercado ha crecido en ocasiones en dos, en tres y en cuatro veces. La empresa de Aeroméxico se ha disminuido en su participación en el mercado nacional, ha incrementado su participación en el mercado internacional y la operación de aerolíneas extranjeras prácticamente se ha mantenido estable.

- Hoy día la aviación nacional en el país opera satisfactoriamente, tiene altos estándares de seguridad, estándares de eficiencia, una tasa de crecimiento

ACTA CORRESPONDIENTE A LA QUINTA REUNIÓN ORDINARIA,
CELEBRADA EL MARTES 5 DE ABRIL DE 2016

importante. Y el precio del boleto, según la información proporcionada por el Inegi, se ha mantenido constante los últimos tres años, inclusive con un tema de un menor valor respecto del Índice Nacional de Precios al Consumidor febrero 2013 contra febrero 2016.

Una vez concluida la presentación de Alexandro Argudín Leroy, director general del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, se abre la sesión de preguntas por parte de los legisladores.

Denuncia de Volaris, asignación de slots y resultados de la Cofece.

Comienza el diputado Arturo Santana Alfaro con una serie de preguntas, las cuales se señalan a continuación:

1. ¿Cuáles fueron los resultados de la denuncia interpuesta por Volaris en el año 2010, en contra del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, por las supuestas prácticas monopólicas que consistían en negar slots que se encontraban disponibles?
2. ¿Cuál es el proceso de asignación de horarios de despegue y aterrizaje en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y qué área se encarga de ello?
3. ¿Cuál es el tiempo y si existe alguna prórroga que los controladores aéreos reservan en un trayecto controlado nacional o internacional al asignar un slot?
4. ¿Nos podría precisar en qué porcentajes se asignan los horarios del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en relación a todas las aerolíneas que solicitan slots para despegues y aterrizajes?
5. Si se reconocen diferencias en la asignación de slots, desde su punto de vista, ¿cuáles debería de ser las medidas correctivas para reivindicar este problema?
6. Según la Cofece, la forma de acceso a la pista, las calles de rodaje, las ayudas visuales y las plataformas que forman parte de la infraestructura del aeropuerto genera efectos anticompetitivos y uno de ellos es la elevación en los precios. Es decir, cobran un sobreprecio solo por llegar o salir del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, que impacta, evidentemente, en los usuarios, y a cuánto asciende porcentualmente hablando esta alza en el cobro normal.
7. Ayer en el diario Milenio salió un reportaje en el cual se denuncia que se siguen asignando este tipo de espacios a aviones privados, lo dice categóricamente y hace un señalamiento, hace toda una reflexión en ese sentido, pero además de los aviones privados vuelve a hacer hincapié en la asignación de estos espacios en entidades del servicio público federal.

ACTA CORRESPONDIENTE A LA QUINTA REUNIÓN ORDINARIA,
CELEBRADA EL MARTES 5 DE ABRIL DE 2016

Estos cuestionamientos fueron respondidos por el Director del AICM quien se pronunció de la siguiente manera:

- ¿Cuáles fueron los resultados de la denuncia puesta por Volaris? En primer lugar, se declaró improcedente. Es decir, no hubo elementos para acreditar que había una negativa del aeropuerto para dejarlo participar. En segundo lugar, tiene que ver con los resultados que hoy día tiene Volaris. Es decir, hoy día Volaris tiene una presencia aproximada del 8.5, 8.6 por ciento de las operaciones totales del aeropuerto. Es decir, a pesar de que se declaró una no existencia de una práctica monopólica, hoy día Volaris tiene una participación importante en el Aeropuerto de México.
- ¿Cuál es el proceso de generación de los espacios de los slots? Se dan en el seno del Comité de Operación de Horarios como lo marca la Ley del Aeropuerto y su reglamento. Hay un lineamiento de operaciones autorizados por la Secretaría donde dicen que las aerolíneas solicitarán al administrador aeroportuario, en este caso el director general, en mi persona.
- ¿Cuáles serán los slots que utilizarán? Hay tres tipos de solicitud. Las solicitudes de temporada que son la temporada de verano, la temporada de invierno, que es algo similar al tema del horario de verano y el horario de invierno, abril-octubre, octubre-abril. Los horarios de mediano plazo que se solicitan con dos meses de antelación y los de corto plazo que son los que se solicitan hasta cuatro horas antes de una operación.
- Las asignaciones siempre se hacen en el seno del Comité de Operación de Horarios, con la presencia de todas las aerolíneas. Cuando se solicitan los de temporada, se hace digamos una bandeja de solicitudes, se van acomodando por prelación, la primera es que sean eficiencia segura, la segunda es que sean primero en tiempo y derecho, y la tercera tiene que ver con que hubieran utilizado ese slot la temporada anterior (es decir, tendrá preferencia para el uso de esa oportunidad de aterrizarlo y despegar, quien hubiera utilizado ese mismo slot en la temporada anterior). Se hace con total transparencia y claridad, y los resultados son públicos a través de la página del propio Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Sí, existe algún tiempo de prórroga. El slot lo asigna el aeropuerto, y los controladores administran el espacio aéreo sobre la Ciudad de México y sobre todo los aeropuertos y sobre todo el país.

ACTA CORRESPONDIENTE A LA QUINTA REUNIÓN ORDINARIA,
CELEBRADA EL MARTES 5 DE ABRIL DE 2016

Es decir: los controladores van acomodando el tráfico aéreo tanto para la salida como para la llegada para guardar las distancias entre una aeronave y otra, dependiendo del tamaño, dependiendo la potencia de los motores, etcétera. Pero quien tiene la facultad según la ley, de administrar los slots, es el administrador aeroportuario.

Acerca de los tiempos, hay solicitudes por temporada, solicitudes de mediano plazo y solicitudes de corto plazo hasta cuatro horas de antelación. El 100 por ciento de los slots del aeropuerto están asignados, es decir, el cien por ciento de las solicitudes de slot que han formulado las aerolíneas están atendidos. No hay una sola empresa que hoy día pueda decir que tiene negado un slot.

- Si la pregunta tiene que ver con la distribución del porcentaje de las aerolíneas, Aerovías de México "Aeroméxico" tiene el 20 por ciento, Aerolitoral, que es Aeroméxico Connect, (otra concesionaria dentro del mismo grupo) tiene el 20 por ciento, Interjet tiene 19 por ciento, Volaris tiene 10 por ciento, Viva Aerobus tiene siete por ciento, Aeromar tiene 3.7 por ciento y el diferencial lo tienen las empresas internacionales.
- Los aeropuertos, por definición propia son monopolísticos. Es un bien público cuyo objeto es proporcionar un bien público. La competencia se da entre las empresas, no entre los aeropuertos. Los aeropuertos tenemos una serie de tarifas aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y en el caso particular del aeropuerto de México por ser un ente de gobierno, por la Secretaría de Hacienda. Y esas tarifas son iguales para todos los operadores.

Ahora bien, el aeropuerto de México tiene tarifas que en algunos de sus rubros son inferiores que otros aeropuertos del país. Las tarifas por servicios aeroportuarios y complementarios están registradas, pueden ser inferiores a otros aeropuertos, y además tiene que ver con que las tarifas están establecidas de conformidad con el Programa Maestro de Desarrollo, que es un programa quinquenal, que se presenta la DGAC, en la cual se determinan cuáles serán las inversiones que se darán a futuro, y esas tarifas lo que permiten es recuperar o generar la bolsa de recursos para las inversiones que se han garantizado y se ha comprometido hacer el concesionario en un futuro.

Para el caso particular del aeropuerto de México nosotros tenemos tarifas de servicios aeroportuarios y complementarios que están destinadas al mantenimiento

ACTA CORRESPONDIENTE A LA QUINTA REUNIÓN ORDINARIA,
CELEBRADA EL MARTES 5 DE ABRIL DE 2016

y conservación de la actual infraestructura; y la tarifa de uso del aeropuerto, está destinada a fondear la construcción del nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.

- Hemos revisado diversas posibilidades de la Cofece. El análisis de tarifas, por ejemplo porque creo que a lo que se refieren ellos es a la tarifa final que paga el usuario (cuando había operaciones en el aeropuerto de Toluca que es mayor a la del aeropuerto de la Ciudad de México, viniendo ambas de Cancún). Nosotros hemos hecho un análisis económico, un análisis de tarifas de venta de diversas rutas y la información que obtuvimos es que por ejemplo en la ruta México-Los Cabos, Guadalajara-Los Cabos el kilómetro volado es más caro en la ruta Guadalajara-Los Cabos que México-Los Cabos. En la de Guadalajara-Tijuana y México-Tijuana el kilómetro volado es más caro en la ruta de Guadalajara-Tijuana que en la de México-Tijuana. Es decir, no es cierta la aseveración que formula la Cofece en el sentido de que hay sobrecostos por volar en el aeropuerto de México.
- El tema del diario Milenio hace referencia a la existencia de operaciones generales y privadas en el Aeropuerto de la Ciudad de México. Se hizo un análisis muy puntual de la información que recibió diario Milenio, a través del documento de la Cofece. La Cofece hace referencia a dos días en particular, el 29 de mayo y el 14 de diciembre de 2014, en los siguientes horarios: de las 7:00, a las 7:59 de la noche, y otro es de las 3:00 a las 3:59 de la tarde.

Hicimos nosotros hoy día el análisis de estas operaciones y hay un error de interpretación de la Cofece y la información que proporciona es equivocada. ¿Por qué? Todas las aeronaves X, que son las que diría la Cofece que son aeronaves privadas, hacen referencia a helicópteros. Adicionalmente la Cofece procesó información que proveyó el Seneam, (Servicios de Navegación y Espacio Aéreo Mexicano) a la solicitud de la Cofece del total de operaciones que se controlaron en el aeropuerto de la Ciudad de México.

Pero Seneam y el AICM, también controlan los aviones que pasan por arriba del Aeropuerto de la Ciudad de México. Es decir, si un avión va de Cuernavaca a Querétaro pasa sobre espacio controlado de la AICM, se registra como operación, tomando en cuenta los helicópteros y otros. El número de operaciones máximas que se han dado en las pistas del aeropuerto, vinculadas con ala fija, incluyendo aviación oficial y aviación comercial, es de 76, que es diferente al dato que tiene la Cofece. Y obviamente en el proceso de revisión que traemos hoy día en el proceso jurídico

ACTA CORRESPONDIENTE A LA QUINTA REUNIÓN ORDINARIA,
CELEBRADA EL MARTES 5 DE ABRIL DE 2016

y que traemos con la Cofece nosotros aportaremos todos los elementos para descreditar fehacientemente la información que ha proporcionado esta.

Accidente de aeronave de Magnicharters

Posteriormente, el diputado Jorge López Martín procedió a plantear su cuestionamiento. Señaló que el pasado 10 de noviembre una aeronave de la línea Magnicharters sufrió un accidente en el Aeropuerto de la Ciudad de México. El año de fabricación de la aeronave fue de la década de los 80 y el certificado de aeronavegabilidad de esta aeronave establece de manera muy clara que no puede volar en la noche, es decir, no estaba autorizada para volar y el accidente ocurrió después de las seis de la tarde, cuando ya se había ocultado el sol. Con estos argumentos, el diputado preguntó por qué, si en el certificado de aeronavegabilidad no se permiten que vuelen de noche, hay una permisibilidad para realizar estas operaciones.

El director de Aeronáutica Civil, CTA. Miguel Peláez Lira., comentó al respecto lo siguiente:

- Desde el punto de vista de procedimientos de aproximación para llegar y aterrizar en un aeropuerto, todas las operaciones, todos los procedimientos que están contenidos en la normatividad nacional e internacional, el último tramo antes de aterrizar debe efectuarse en contacto visual con la pista, para que el piloto tenga la certeza que está enfilado, que está en la posición correcta, en el ángulo correcto para poder ejecutar correctamente y con toda seguridad el aterrizaje.
- Hay procedimientos, efectivamente, hay sistemas de ayudas electrónicas como el caso que tenemos en el aeropuerto de Toluca: el Instrument Landing System que es un sistema de llegadas de aproximación que prácticamente de manera electrónica se conecta, se enlaza, se engancha el sistema de tierra con el sistema de abordaje y prácticamente lleva el sistema electrónicamente a la nave hasta el toque en la pista. Pero es la excepción en México, en todos los demás aeropuertos existe este procedimiento, publicado en la PIA (Publicación de Información Aeronáutica) para que todas las aeronaves que lleguen al aeropuerto de la Ciudad de México, así como cualquier otro aeropuerto de los 76 aeropuertos que tiene la red lo utilice. La última parte del procedimiento para aterrizar se debe ejecutar el piloto en contacto visual con la pista para tener esa certeza de seguridad al aterrizar.
- El certificado, efectivamente, indica que esa aeronave no puede efectuar vuelos en ruta, visual nocturno de un punto A a un punto B, de un aeropuerto A a un aeropuerto

B. Lo puede efectuar IFR, visual es VFR, Visual Flight Rules e IFR es Instrument Flight Rules. *Non visual*, no visual, pero sí IFR y el aterrizaje así lo dice el procedimiento, así está publicado y así se debe ejecutar.

Aeroexpress intercontinental y sus nexos con el crimen organizado

Nuevamente el diputado Jorge López Martín hace uso de la palabra y realizó un segundo cuestionamiento. El Diputado hizo referencia de un informe del departamento del tesoro de los Estados Unidos, concretamente de la oficina de control de activos extranjeros en el cual se establece que hay en específico una empresa ligada al capo de la droga Joaquín Guzmán Loera, conocida como Aeroexpress Intercontinental, y que esta empresa sigue pudiendo operar en el espacio aéreo mexicano.

Adicionalmente, también hay pilotos aviadores que están en averiguaciones previas de la Procuraduría General de la República y que cuentan con licencias vigentes y que cuentan también con licencias en algunos casos que nunca fueron canceladas.

El diputado terminó su participación con las siguientes preguntas ¿cuál es la razón de que a una empresa que se dedica, en este momento, a transportar droga y estupefacientes se le permita seguir surcando el espacio aéreo mexicano? ¿Hay cielos abiertos para el narcotráfico en nuestro país?

Para dar respuesta, el director de Aeronáutica Civil, CTA. Miguel Peláez Lira señaló lo siguiente:

- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes forma parte del gabinete de seguridad nacional. Además, tiene convenios de colaboración con la Procuraduría General de la República, con Policía Federal, con las demás instancias de seguridad pública a todos los niveles. Derivado de esos convenios de operación y considerando que la Dirección General de Aeronáutica Civil, que es la responsable de otorgar permisos y concesiones para líneas aéreas, aeropuertos, etcétera, es una autoridad administrativa, actúa, aplica acciones, siempre y cuando estas instancias de seguridad pública, previa coordinación con la Secretaría de Comunicaciones, la deje hacer, aplica lo que corresponda aplicar. Mientras la Secretaría de Comunicaciones no tenga información de estas instancias de seguridad pública y seguridad nacional, nosotros no podemos presuponer o estar predispuestos en la operación segura de aviación que nos corresponde muy específicamente a nosotros.

ACTA CORRESPONDIENTE A LA QUINTA REUNIÓN ORDINARIA,
CELEBRADA EL MARTES 5 DE ABRIL DE 2016

- La seguridad aérea en el espacio mexicano está en manos de cuando menos dos instancias: en Seneam, Servicios a la Navegación en el Espacio Mexicano, que es el órgano desconcentrado, responsable de proporcionar los servicios de control de tránsito nacional y la Dirección General de Aeronáutica Civil, que es la responsable de expedir los permisos correspondientes para operar en este espacio mexicano.
- Las instancias de seguridad pública, responsables de los temas que usted menciona, efectivamente trabajan muy coordinadamente con la Secretaría de Comunicaciones y cada vez que ellos tienen información que represente aplicar alguna acción de seguridad pública, nosotros colaboramos, en la Secretaría de Comunicaciones colaboramos con estas instancias de seguridad nacional.

Desaprovechamiento de los slots en el Aeropuerto

Retomando el tema de los slots, el diputado presidente Alfredo Rodríguez Dávila, solicita se profundice más sobre la cifra presentada por la Cofece, respecto al 37% de los slots que no fueron utilizados.

El Director General del AICM realizó algunas precisiones sobre el tema, las cuales se señalan a continuación:

- Ese 37 por ciento tiene que ver con la cancelación o no uso dentro del horario establecido, es decir, el slot es la fracción de tiempo en la cual una aerolínea puede determinar hacer uso para un aterrizaje, un despegue, de un avión grande, chico, una ruta nacional o internacional tiene un margen de tolerancia más, menos 15 minutos.

Otra parte importante tiene que ver con cancelaciones de las aerolíneas producto de fallas mecánicas, falta de tripulaciones, incumplimiento del proveedor, etcétera. Hay afectaciones que el propio aeropuerto pudiera generar. Por ejemplo, si eventualmente aparece un ave en una pista, se impacta con una aeronave y tenemos que cerrar la pista para que entre un vehículo, recoja el ave, se limpie, hay una fracción de minutos en los que esos slots no se utilizan ni se cancelan.

- Hay muy diversas razones de las cuales se conforma ese 37 por ciento, y sí puede haber una fracción, estamos terminando de diseccionar el informe que tiene la

ACTA CORRESPONDIENTE A LA QUINTA REUNIÓN ORDINARIA,
CELEBRADA EL MARTES 5 DE ABRIL DE 2016

Cofece, donde las aerolíneas efectivamente no hayan utilizado el slot, ¿por qué? Porque no vendieron el vuelo o por alguna otra razón.

Sí puede haber dentro de ese 37, alguna parte que tenga que ver con una cancelación directa de las aerolíneas, pero ese 37 está integrado por muy diversos factores que impiden la utilización del mismo.

- El aeropuerto tuvo operaciones de ala fija en 2015, un número cercano a 390 mil, 391 mil. Si dividimos 391 mil entre 365, entre 18, 19 o 20 horas comerciales, tuvo un promedio de operación de 62 operaciones por hora. Es decir, el ciento por ciento de los slots del aeropuerto se utilizan. Eso es lo que permite las reglas de operación, las asignaciones de largo plazo, mediano plazo y corto plazo lo que permiten es, ante una eventualidad, que se modifican los usos de los slots, siempre hay manera de acomodar las cosas y aprovechar la infraestructura aeroportuaria. El ciento por ciento de los slots del aeropuerto son utilizados.

La opinión de la Cofece dejaría ver que el 37 por ciento de la infraestructura del aeropuerto está disponible, lo cual es totalmente falso. Se operan 390 mil operaciones: mil 100, mil 105 vuelos diarios.

- La reserva de slots puede ser posible en la franja nocturna. Hoy día tenemos disponibilidad de horarios entre las 11 de la noche y las 6 de la mañana. Hay horarios disponibles ahí. En la jornada diurna, el ciento por ciento de ellos se utilizan. No tiene sentido dejar de utilizar algo que se está utilizando, más cuando el objetivo, la misión, la vocación del aeropuerto es generar las condiciones de administración de un bien público para proveer un servicio público a través de un concesionario de transporte aéreo.

Trastornos en los itinerarios de vuelos

Enseguida, el diputado Francisco Lauro Rojas San Román realiza una observación sobre los problemas derivados de la saturación del aeropuerto, tales como son el trastorno de los itinerarios de vuelos y sobre la responsabilidad de las aerolíneas en ello, y solicitó mayor información sobre medidas para contrarrestar ésta situación.

El Director General del AICM, expuso las acciones que se están tomando para abatir éste problema, entre ellas destacan:

ACTA CORRESPONDIENTE A LA QUINTA REUNIÓN ORDINARIA,
CELEBRADA EL MARTES 5 DE ABRIL DE 2016

- Se han implementado los sistemas de administración del flujo para la llegada y para la salida. Se han hecho ajustes para evitar que la diferencia en los itinerarios sea menor.

Las aerolíneas deben poner los tiempos reales de operación. Es decir, tiene que haber un tema de sensatez en las aerolíneas.

- Cuando el presidente Peña anunció la construcción del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México, mencionó como fecha de arranque del mismo el 20 de octubre del 20. Se está trabajando para ello. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través del Grupo Aeroportuario, está trabajando en ello. Pero mientras tanto, el aeropuerto de la Ciudad de México tiene que garantizar la eficiencia, la seguridad y la calidad de los servicios en el actual.
- Se está haciendo una ampliación muy importante en las instalaciones. Se han hecho algunas adecuaciones en la parte internacional del edificio de la terminal 1, para recibir aviones de mayor fuselaje, etcétera. Y la capacidad hoy día determinada por el estudio emitido por Ceneam en el año 2014 dice que para efectos de planeación, la capacidad determinada del aeropuerto es de 61 operaciones, con un máximo de 40 aterrizajes. Es decir, lo que limita la capacidad del aeropuerto son los aterrizajes, que tiene que ver con la separación de una aeronave con otra.
- Se están generando las condiciones para tener una calidad de servicios en el aeropuerto, así como inversiones que permitan mejorar la estancia de los pasajeros. Se mantendrá en perfecto estado de operación el aeropuerto hasta el último día.
- Las posiciones remotas lo que permiten es aumentar la capacidad de estancia de aeronaves, pero la saturación se da en dos términos: saturación de pista y saturación de edificios. Hoy día ya estamos en un tema de saturación en ambos rubros. Tenemos que mejorar tanto las pistas como los servicios para poder incrementar la capacidad.

Descalificaciones al informe emitido por la Cofece

El Diputado Presidente da el uso de la palabra al diputado Miguel Ángel Salim Alle, quien manifiesta su preocupación por la descalificación que se hizo por parte del Director del AICM al informe presentado por la Cofece, y preguntó si debido a su saturación, el AICM está "condenado" a operar con retrasos.

ACTA CORRESPONDIENTE A LA QUINTA REUNIÓN ORDINARIA,
CELEBRADA EL MARTES 5 DE ABRIL DE 2016

Al respecto, el Director del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México argumentó lo siguiente:

- El aeropuerto únicamente ha respondido en medios a las afirmaciones que ha formulado el titular de la Unidad de Investigación de la Cofece a un dictamen preliminar. Es decir, no es una cosa juzgada, estamos en un proceso jurídico que la unidad investigadora (en este caso la Cofece) ha hecho públicas diversas aseveraciones dónde juzgan y emiten opiniones de falta de transparencia, de falta de equidad, de falta de competitividad, etcétera. El aeropuerto lo que ha hecho es aclarar esas imprecisiones.
- Hay muchos puntos de vista y ésta situación se resolverá una vez que el pleno de la comisión adopte una resolución formal, una vez escuchado tanto la parte investigadora como la parte investigada, y estamos en ese proceso, todavía no hay una resolución.
- El Aeropuerto de México es el aeropuerto número nueve a nivel mundial en número de conexiones. El número 49 en número de pasajeros transportados. Número 26 a nivel mundial en número de operaciones atendidas y hoy día el nivel de operación que tiene permite calificarlo como satisfactorio.
- Sobre el uso de los slots, el slot es la oportunidad en el tiempo que se le asigna a una aerolínea, para realizar una operación de aterrizaje o de despegue, una aeronave pequeña o una aeronave grande en un vuelo nacional o internacional.
- El servicio que compete es el transporte público, no el aeropuerto. El aeropuerto no puede competir con otro aeropuerto. Los aeropuertos son monopólicos por naturaleza.
- Cuando un vuelo toma más tiempo del que señala el itinerario la responsable es la aerolínea, no es el aeropuerto. Estamos trabajando en la implementación de sistemas y de reglas para evitar que esto suceda.

Sobreventa de boletos

Por otra parte, el diputado Francisco Lauro Rojas San Román, pregunta sobre las acciones que se han tomado para combatir la sobreventa de boletos. El Director del AICM mencionó lo siguiente:

ACTA CORRESPONDIENTE A LA QUINTA REUNIÓN ORDINARIA,
CELEBRADA EL MARTES 5 DE ABRIL DE 2016

- La Ley de Aviación Civil establece cuáles son las sanciones que deben imponerse ante el incumplimiento de la oferta por parte de un proveedor de servicios que implica inclusive el pago de hasta el 25 por ciento del costo de transporte aéreo, y el pago de los costos por las afectaciones que hubiera tenido (la comida, la cena, la estancia, etcétera) si no hubiera posibilidad de tomar un vuelo en la proximidad. Es decir, está establecido en la Ley de Aviación Civil cuáles son las condiciones.
- Hoy día existen dos tipos de empresas. Hay empresas de bajo costo que no tienen sobreventas, porque ellos no permiten inclusive ni siquiera la devolución del boleto. Viva Aerobús, Volaris e Interjet no tienen sobreventa porque ellos venden el 100 por ciento y si la gente no viaja no hay devolución del boleto. Las empresas nacionales que sí tienen sobreventa son Aerolitoral, Aeroméxico y Aeromar, y sobre ellos recae lo que hoy día establece la Ley de Aviación Civil.

Convalidación de horas a pilotos y antigüedad de las aeronaves

Posteriormente, el diputado Jonadab Martínez García, pregunta acerca de la convalidación de horas de pilotos a de la Fuerza Aérea Mexicana para licencias civiles, y los requisitos que se deben seguir para tramitar su nueva licencia en Estados Unidos, acompañado de un sinodal. Además preguntó las razones por las que no se dan prórrogas una vez vencido el plazo para presentar documentos al renovar una licencia. Por último, el Diputado pidió la opinión del Director de Aeronáutica Civil sobre la iniciativa de Ley con la que se pretende restringir la antigüedad de las aeronaves a 20 años para su operación.

Para dar respuesta, el director de Aeronáutica Civil CTA. Miguel Peláez Lira, señaló:

- Es posible convalidar las horas de vuelo si se encuentran debidamente registradas. Sobre la necesidad de asistir a Estados Unidos acompañado por un sinodal, es una práctica que ha venido desapareciendo debido a modificaciones en la Ley de Aviación Civil realizadas durante 2015, en las que se prevén alternativas para evitar esto.
- Sobre la antigüedad de las aeronaves, lo que hace a una aeronave segura es que desde que sale de la fábrica hasta la edad que tenga se cumpla cabalmente con todos los programas de mantenimiento que marca la fábrica y que se registran en las diferentes autoridades aeronáuticas civiles para darles el certificado de aeronavegabilidad. Mientras para una aeronave, su operador acredite ante la autoridad civil que se han cumplido con todos los programas de mantenimiento, sin

ACTA CORRESPONDIENTE A LA QUINTA REUNIÓN ORDINARIA,
CELEBRADA EL MARTES 5 DE ABRIL DE 2016

excepción, con todas las directivas de mantenimiento sin excepción, esa aeronave sigue siendo segura y aeronavegable, sin ningún problema.

El diputado Jorge López Martín retoma el asunto de la antigüedad de las aeronaves y la modernización del parque vehicular. El Director del AICM presentó su punto de vista, entre lo que destaca:

- La flota de aeronaves comerciales en México se compone por 326 aeronaves hoy día, es la flota más joven de América Latina. Aeroméxico está sustituyendo 100 aeronaves, la totalidad de su flota, Interjet está incorporando nuevos aviones, así como Volaris.
- México opera hoy en día con los aviones más modernos, más eficientes, menos contaminantes en tema de emisiones de CO₂, menos contaminantes en materia de ruido.

Reunión de trabajo con autoridades del Aeropuerto del Bajío

Durante su intervención, la diputada Alejandra Gutiérrez Campos solicita se realicen las gestiones para llevar una reunión de trabajo con el Director del Aeropuerto del Bajío, para tratar las condiciones deficientes en las que se encuentra operando. Esta propuesta fue aceptada y el CTA. Miguel Peláez Lira, mostró disposición para apoyar con la realización de dicha reunión.

Uber, Cabify y Taxis autorizados

Al hacer uso de la palabra, el diputado Arturo Santana Alfaro comenta acerca del problema que representa el que servicios como Uber y Cabify operen en las inmediaciones del aeropuerto y la necesidad de regular esto. Además, comparó este servicio con el de taxis autorizados del aeropuerto, señalando que existe una competencia desleal, pues estos últimos cuentan con un permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con un convenio firmado con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México para poder prestar el servicio. Asimismo, pagan la cantidad de 2 mil 295 pesos cada mes, por concepto de contraprestación por cada unidad, cada año gastan dos veces revista que realizan las autoridades del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, donde se checa que el vehículo esté en buenas condiciones, tanto del motor, carrocería, cromático, pintura, luces, llantas, aire acondicionado, sonido ambiental, además de extinguidor, que no esté caducado.

ACTA CORRESPONDIENTE A LA QUINTA REUNIÓN ORDINARIA,
CELEBRADA EL MARTES 5 DE ABRIL DE 2016

En respuesta a ello, el Director del AICM señaló lo siguiente:

- Existe una mesa con la Policía federal, la Policía auxiliar, el propio Aeropuerto, etcétera, las autoridades que participamos dentro de la terminal y alrededor para evitar la presencia de taxis irregulares.
- El aeropuerto tiene un programa de difusión de anuncio, señalamientos, etcétera, donde invita al usuario a que únicamente utilice taxis autorizados por el aeropuerto.
- Se está trabajando para la reducción de las tarifas de los taxis autorizados.

Incidente por aterrizaje equivocado en aeropuerto Mariano Escobedo

El presidente diputado Alfredo Javier Rodríguez Dávila, en uso de la palabra solicita más información sobre un incidente ocurrido en días previos, en el que un avión con destino al aeropuerto Mariano Escobedo de Monterrey, aterrizó por equivocación en el aeropuerto Del Norte. El director de Aeronáutica Civil, CTA. Miguel Peláez Lira comentó:

- Fue un error humano, se equivocó la tripulación, ambos pilotos se equivocaron. Es un lamentable error humano. Afortunadamente no hubo ninguna consecuencia de otro tipo que no sea haber perdido el tiempo yendo a un aeropuerto del norte cuando debió haber aterrizado en el aeropuerto Mariano Escobedo de Monterrey.
- Ambos pilotos inmediatamente después de aterrizar en el aeropuerto de Monterrey, fueron convocados por la comandancia del aeropuerto, comandancia de la dirección general Aeronáutica Civil, se levantó el acta correspondiente y hemos suspendido a partir de ese momento las licencias de ambos pilotos, y así se mantienen al día de hoy. Hay un proceso de investigación del incidente de este evento.

Para concluir con la reunión de trabajo, el diputado presidente Alfredo Javier Rodríguez Dávila solicita al Director del AICM que haga llegar en su momento a la Comisión de Transportes el documento con el que va a dar respuesta al informe preliminar emitido por la Cofece, para su análisis.

5. Asuntos generales

El diputado presidente Alfredo Javier Rodríguez Dávila anuncia la organización de un foro para darle análisis a la norma oficial mexicana 044 de la SEMARNAT que habla de las

ACTA CORRESPONDIENTE A LA QUINTA REUNIÓN ORDINARIA,
CELEBRADA EL MARTES 5 DE ABRIL DE 2016

especificaciones de las emisiones de los motores en base a la EPA 10 y el Euro VI, con la Comisión de Medio Ambiente. El foro permitirá tener certidumbre sobre cuándo Pemex tendrá a disposición el combustible y cuando se va a obligar a través de la norma oficial mexicana a modificar esos motores para que también estén listos los productores de autocamiones en México. Además, se está buscando programar reuniones con el Secretario de Energía y con el titular de la Profepa, a efecto de que pueda ser informada cual es la calidad de los combustibles que está importando Pemex en este momento.

Por otra parte, se puso a discusión el que la Comisión realizara un acuerdo para solicitar mayor información a la Comisión Ambiental de la Megalópolis, referente a la aplicación del *Hoy no circula* a vehículos de transporte de carga con placas federales, particularmente sobre los criterios y fundamentos utilizados para incluir a este tipo de transporte dentro del programa. Además, se busca que la Comisión Ambiental de la Megalópolis reconsidere su postura en vista de que su aplicación tal y como está podría generar graves problemas de logística al país.

La propuesta fue aprobada por unanimidad, y se convino mencionar en el texto del Acuerdo la propuesta con punto de acuerdo presentada por la diputada Bárbara Botello presentada ante el pleno ese mismo día.

Para cerrar la sesión, se dio la bienvenida a la Comisión al diputado Mario Machuca Sánchez, nuevo integrante de la Comisión.

6. Clausura

No habiendo más diputados que quisieran hacer uso de la palabra y agotado el orden del día, a las 18:34 horas, el presidente da por concluida la Quinta Reunión Ordinaria de la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados.

Al término de la reunión se cuenta con la presencia de 24 legisladores registrados en la lista de asistencia, los cuales se enlistan a continuación: Alfredo Javier Rodríguez Dávila, José Luis Orozco Sánchez Aldana, José Lorenzo Rivera Sosa, Francisco Lauro Rojas San Román, Daniel Torres Cantú, Lillian Zepahua García, Jorge López Martín, Arturo Santana Alfaro, Eduardo Francisco Zenteno Núñez, Concepción Villa González, Jonadab Martínez García, María Guadalupe Alcántara Rojas, Héctor Javier Álvarez Ortiz, Tania Victoria Arguijo Herrera, José Erandi Bermúdez Méndez, Omar Noé Bernardino Vargas, Vitalico Cándido Coheto Martínez, Pedro Luis Coronado Ayarzagotia, María Antonia Cárdenas Mariscal, Raúl Domínguez Rex, María Cristina Teresa García Bravo, Pedro Garza Treviño,



CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA

COMISIÓN DE TRANSPORTES

**ACTA CORRESPONDIENTE A LA QUINTA REUNIÓN ORDINARIA,
CELEBRADA EL MARTES 5 DE ABRIL DE 2016**

Alejandra Gutiérrez Campos, Mario Machuca Sánchez y Francisco José Gutiérrez de Velasco Urtaza.


Palacio Legislativo de San Lázaro, 05 de abril de 2016.

Firman para constancia la Junta Directiva de la Comisión de Transportes de la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados, de acuerdo con el artículo 160, numeral 3 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

**ATENTAMENTE
JUNTA DIRECTIVA**



DIP. ALFREDO JAVIER RODRÍGUEZ DÁVILA
PRESIDENTE



DIP. JOSÉ LUIS OROZCO SANCHEZ ALDANA
SECRETARIO




DIP. JOSÉ LORENZO RIVERA SOSA
SECRETARIO



DIP. FRANCISCO LAURO ROJAS SAN ROMÁN
SECRETARIO



DIP. DANIEL TORRES CANTÚ
SECRETARIO



DIP. LILLIAN ZEPAHUA GARCÍA
SECRETARIA



DIP. JORGE LÓPEZ MARTÍN
SECRETARIO



CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA

COMISIÓN DE TRANSPORTES

ACTA CORRESPONDIENTE A LA QUINTA REUNIÓN ORDINARIA,
CELEBRADA EL MARTES 5 DE ABRIL DE 2016

DIP. ARTURO SANTANA ALFARO
SECRETARIO

DIP. CONCEPCIÓN VILLA GONZÁLEZ
SECRETARIA

DIP. JONADAB MARTÍNEZ GARCÍA
SECRETARIO