

**Verde
en serio**Gabriel Quadri
@g_quadri

Aviación Civil, Cabotaje y Destrucción

Primero fue la destrucción del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) en Texcoco, que borró de un plumazo la posibilidad de un nodo o hub aeroportuario continental en nuestro país, y de ofrecer a las líneas aéreas nacionales una nueva plataforma de productividad y competitividad. Después, vino la construcción de una terminal aérea costosa, sin economías de escala, marginal e inútil (AIFA) en la periferia lejana de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, entregada al Ejército como edificador y operador. Enseguida, de manera arbitraria, se redujo el tope máximo de operaciones en el AICM, para forzar la transferencia de vuelos al AIFA. También, mediante un decreto, se quiere obligar a las empresas de carga aérea a abandonar el AICM y a llevar sus actividades al AIFA en un plazo perentorio, sin importar el costo y el impacto logístico. Se trata, obsesivamente, de que el AIFA reciba vuelos que justifiquen la atrocidad de haber cancelado el NAIM en Texcoco. Y no se duda ahora en dismantelar a la industria aeronáutica nacional, tratando de imponer una apertura unilateral al cabotaje de aerolíneas extranjeras en México, a través de modificaciones a la Ley de Aviación Civil y a la Ley de Aeropuertos.

Como antecedente, téngase en cuenta que, por ineptitud gubernamental, México perdió la Categoría 1 de la FAA (*Federal Aviation Administration*) hace casi dos años, sin que se haya podido recuperar. Las aerolíneas de nuestro país no pueden acceder a nuevas rutas hacia Estados Unidos, ni compartir códigos, ni certificar nuevas aeronaves para cubrir tales rutas. (Más de 80 aviones mexicanos ya no pueden vo-

lar a Estados Unidos actualmente). Las empresas norteamericanas han ampliado su participación en el mercado de vuelos entre Estados Unidos y México, a costa de las aerolíneas mexicanas. Además, se han entregado aeropuertos al Ejército (AIFA, Tulúm), hecho la "asignación" de una nueva línea aérea comercial paraestatal al Ejército ("Mexicana de Aviación"), y entregado también al Ejército el control del espacio aéreo y las aduanas. Esto representa un grave problema de militarización exacerbada, concentración de poder, seguridad, conflicto de interés, potencial de corrupción, y competencia desleal, que además se traducirá en aumento de costos y tarifas, discriminación contra empresas privadas, y subsidios cruzados. La COFECE debe intervenir. La situación será aún más grave en la medida en que se apruebe como

parte del paquete legislativo la revocación de concesiones de manera expedita y discrecional para la construcción y operación de aeropuertos, lo cual tiene la intención de abrir la puerta para que el Ejército tome el control de un mayor número de terminales aéreas. Crecerá la incertidumbre para los inversionistas, y con ello el costo de capital. Será más costosa la construcción de infraestructura aeroportuaria en México.

Lo más inquietante en las iniciativas de reforma la Ley de Aviación Civil es la apertura de los cielos mexicanos al **cabotaje** de empresas extranjeras, quienes, de aprobarse las iniciativas de reforma, ahora podrían ofrecer vuelos entre ciudades de nuestro propio país, con el AIFA como base y cabeza de playa. El gobierno argumenta en favor del cabotaje una mayor competencia y reducción de tarifas. Las empresas extranjeras go-

zan de mayores economías de escala y de subsidios, y no han invertido en México; sería un caso palmario de irreflexivo arrebato ultra-neoliberal, y de competencia desleal. El cabotaje sólo se justifica cuando no existe una industria aeronáutica nacional (como ocurrió en Chile hace décadas), o en el contexto de tratados bilaterales o regionales de reciprocidad (Europa). De lo contrario es desastroso (Perú). A la larga, el cabotaje en bene-

ficio de extranjeros implicaría perder cobertura, conectividad regional, empleos, e impuestos (los pagarían en Estados Unidos). Con cabotaje, los extranjeros eliminarían a empresas mexicanas, para después aumentar las tarifas. El argumento del gobierno de mayor competencia y menores tarifas es una coartada. En México, se registran las tarifas más bajas del continente americano. Las tarifas promedio se han reducido en 26% entre 2015 y 2022. Los ingresos unitarios por milla, también son los más bajos de América. Recordemos por otra parte que de lo que pagan los usuarios en México, 58% es tarifa, y el 42% son TUA y otros impuestos. La amenaza sobre la industria de aeronáutica civil en México es existencial; su destrucción sería catastrófica: representa el 3.5% del PIB, crece al 7% anual, genera 1.5 millones de empleos directos e indirectos, y 81% del turismo llega por vía aérea. Es por ello que todos los actores relevantes se han manifestado en contra: ASPA, Colegio de Pilotos, CANAERO, Líneas Aéreas, escuelas de vuelo.

La industria de aviación civil mexicana requiere certeza jurídica, estabilidad, recuperar Categoría 1, competencia constructiva y eficiente, una política pública integral de largo plazo, y, retomar la construcción del NAIM en Texcoco en 2024.