



Antes de que concluyera el periodo de sesiones, AMLO envió una bola rápida para modificar las leyes de aviación civil y aeropuertos a la Cámara de Diputados, que entre otras medidas busca subsanar, ¡por fin!, la larga lista de deficiencias y observaciones que ocasionó la degradación de categoría 1 de la aviación nacional, en mayo de 2021. Y también incluyó un dardo envenenado para la aviación: el cabotaje.

Este chantaje presidencial, el del cabotaje, viene después de la pandemia, en la cual todas las aerolíneas del mundo recibieron apoyos gubernamentales para sobrevivir, todas excepto las mexicanas. Aeroméxico se fue a la quiebra, y VivaAerobus y Volaris sólo sobrevivieron por el apoyo de sus empleados, acreedores y accionistas, a costos muy altos para ellos. Y todavía no se recuperan.

Tuvieron que pasar 19 meses para que la SICT, hoy de Jorge Nuño, y la AFAC, de Miguel Vallín, se decidieran a preparar un documento que permita a la autoridad aeronáutica seguir los lineamientos internacionales en materia de seguridad operacional, como lo hace más de 90% de los países en el mundo. Recuerde que es la autoridad aeronáutica de la 4T y no las aerolíneas la que sigue reprobada.

Dos secretarios de Estado, dos subsecretarios y dos titulares de la AFAC, y ocho visitas de la FAA de los Estados Unidos, pasaron hasta que "alguien" decidió tomarse en serio el tema y hacer su trabajo. **Más vale tarde que nunca, dirán los optimistas. Pero no son los únicos responsables.** También, hay que decirlo, ningún partido político, ni de Morena ni de la oposición, hizo algo para proponer esta modificación en más de año y medio.

¿QUÉ ES EL CABOTAJE?

Es uno de los grandes temas tabú en la aviación, y no es otra cosa más que la posibilidad de que una aerolínea extranjera ofrezca el servicio en rutas nacionales dentro de México. Algo que hoy está

SOBREMESA

Lourdes Mendoza

Opine usted:
lumendoza@icloud.com
@lumendoz



Chantaje presidencial

reservado, por ley, exclusivamente a las aerolíneas nacionales.

Me explico. Un avión de United o American podría no sólo realizar el vuelo Houston-Cancún, y de ahí, con el mismo pasaje o con nuevos clientes,

hacer el Cancún-CDMX, previa autorización discrecional de la AFAC. Es decir, estaría **comercializando y volando una ruta que, hoy, sólo pueden hacer Aeroméxico, Volaris o VivaAerobus.**

¿EL CABOTAJE SOLUCIONA ALGO?

Quienes le vendieron la idea al Presidente, entre ellos **Isidro Pastor**, de que era necesario abrir la puerta al cabotaje, lo hicieron con la excusa de que esto permitirá, casi inmediatamente, que las aerolíneas extranjeras lleguen corriendo al AIFA, lo cual...

¿ES UNA GRAN MENTIRA!

Y lo es porque, si existiera interés, las aerolíneas de Estados Unidos o de cualquier lugar del mundo ya estarían volando ahí desde hace meses, pues no tienen ninguna restricción. La verdad es que no es negocio.

Como me lo dijo el especialista, Carlos Torres, **el cabotaje no va a venir a solucionar la taita de vuelos en el AIFA**, lo que sigue faltando es una buena labor de comercialización. Ah, y por supuesto, que terminen las vialidades para llegar tanto los pasajeros como la carga, pues lo inauguraron con sólo dos vías de ac-



ceso (México-Pachuca y el Circuito Exterior Mexiquense), ambos con costo de peajes. Hasta hoy no hay una vía de acceso libre sin peajes (en construcción, la carretera Tonanitla). El tren suburbano tampoco está listo, ni cerca de terminarse. Ah, y no permiten que ni Uber o Didi entren a recoger al pasaje, y el cliente termina pagando cerca de mil pesos por un taxi para salir del AIFA.

Ya ven que para la llegada de **Joe Biden** le dejaron todas las vialidades libres y aun así hizo más de una hora. Y, por cierto, cómo se quejó la prensa internacional de los baches en la ruta. ¡Qué vergüenza!



OTRA MENTIRA...

Es que, al abrir la posibilidad de que una aerolínea extranjera ofrezca servicio doméstico, se van a remediar dos cosas. Primero, que **haya conectividad entre destinos que hoy prácticamente nadie vuela por falta de pasajeros, o de mercado**, como Palenque, Chetumal o, próximamente, Tulum. Y, segundo, que a su vez, **en el largo plazo se dará una caída en los precios de los boletos**. Y su nieve, ¿de qué la quiere?

De abrirse esa posibilidad, es probable que veamos rutas nuevas que, al principio, muy seguramente, gracias a los incentivos en el precios de la TUA, el combustible y las tarifas aeroportuarias, **tendrían un impacto en menores precios, pero que a la larga dejarían de operar estas rutas por falta, simplemente, de rentabilidad**, y las aerolíneas se irán, como ya pasó cuando se abrió el bilateral con Estados Unidos, con líneas aéreas de bajo costo como **Southwest, JetBlue, Alaska, Spirit y Frontier**, recordó Torres. ¡Eso es no tener memoria!

¿NACIONALISMO? ¿SOBERANÍA?

También he escuchado voces, particularmente entre los sindicatos de pilotos y sobrecargos, cuyos argumentos suenan tan exagerados como los que dice el Presidente. Le atribuyen al cabotaje la pérdida de empleos, el apocalipsis para la aviación nacional y que perderemos, algo que ellos llaman la “**soberanía de los cielos**”.

Torres recordó que estas explicaciones, con las que se desgarran las vestiduras, son las mismas que cuando no querían que, en 2016, se abriera el acuerdo bilateral de cielos abiertos con Estados Unidos. Algo que, por cierto, al paso de los años, **no sólo permitió que las aerolíneas mexicanas ganaran participación a las estadounidenses por primera vez, sino que facilitó que aumenta-**

ran la flota y los empleos. ¿Cómo la ve?

Si el Congreso no le da gusto al Presidente y si los partidos de oposición defienden, con argumentos sólidos y bien informados, el marco regulatorio de la industria, se estará apoyando a uno de los motores más importantes para el turismo internacional y para el mundo de los negocios en México. **¿Serán capaces de anteponer sus intereses y ver, por primera vez, en favor de la industria nacional y, sobre todo, de nosotros los clientes?**

Ah, y nadie abre sus cielos sin reciprocidad, eh. **Regla básica.**

SUBE LA TUA EN EL AICM

Nada más por no dejar. ¿De verdad se justifica el aumento de 7% en la TUA del AICM, después de vivir la calidad y el servicio que ofrece? Ah, pero alguien me dijo ¡que subió menos que la inflación! ¡No, pues qué alivio, qué considerados! ¿A dónde les mandamos las gracias?

PD. Esté muy pendiente, pues estoy por publicar la columna documentada –redoble de tambores– *La corrupción no ha terminado en el AICM.*