

ACCESO  
LIBRECARLOS  
ZUNIGA  
PEREZ

@carloszup

El amago  
a las  
aerolíneas

Esta semana, representantes de la industria aérea se reunieron con la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Cámara de Diputados para exponer sus opiniones, objeciones y recomendaciones alrededor de la iniciativa para reformar las leyes de aviación civil y de aeropuertos enviada por el presidente López Obrador en diciembre. Si en algo coincidieron los asistentes, entre ellos miembros de la IATA México, la Canaero, las tres grandes aerolíneas nacionales, los grupos aeroportuarios OMA y GAP, así como los líderes sindicales, es que urge aprobar estos cambios para que, junto con otras acciones, la *Federal Aviation Administration* de EU devuelva a México la Categoría I de seguridad operacional, que perdió en mayo de 2021.

Este freno ha ocasionado que las aerolíneas mexicanas pierdan 15% de participación contra las estadounidenses en 20 meses, y que cerca de 80 aviones nuevos de última generación no puedan volar a EU. El punto que más controversia ha causado es la posibilidad del cabotaje; es decir, que aerolíneas internacionales puedan vender boletos entre destinos nacionales. Si bien la autoridad ha dicho que tendrían que cumplirse una serie de requisitos, como que las rutas sean de "utilidad pública", a nadie queda claro qué significa esto y dónde queda la discrecionalidad de la AFAC para autorizarlo.

El presidente ha jugado con este tema para presionar a las aerolíneas nacionales en dos sentidos. Primero, que tanto Volaris, Aeroméxico y VivaAerobus abran nuevas rutas a destinos y aeropuertos con poca demanda como Tepic, Palenque, Chetumal o próximamente Tulum. Segundo, que los precios de los boletos son caros y por eso debe haber más competencia, y si es necesario abrir la puerta a aerolíneas de otras naciones. Se trata, según especialistas, de un tema de oferta y demanda. Difícilmente, aun cuando el cabotaje esté permitido, a las líneas aéreas internacionales les hará sentido de negocio realizar un vuelo AIFA-Palenque o conectar Cancún-Puerto Escondido... a menos de que estas rutas sean subsidiadas por el gobierno, es decir por nuestros impuestos. Esto sería un tema de desventaja para las empresas mexicanas, y entonces sí se corren muchos riesgos para la industria nacional. Bajo esta lógica las tres grandes aerolíneas deberán realizar un esfuerzo para atajar las inquietudes presidenciales en conectividad y precios para desactivar la posibilidad de que empresas internacionales comiencen operaciones en territorio nacional, o incluso que inicie vuelos la aerolínea oficial, que será operada por la Sedena. Quizá corriendo el riesgo de desaparecer, como ha pasado con más de 20 líneas aéreas en lo que va del siglo.