



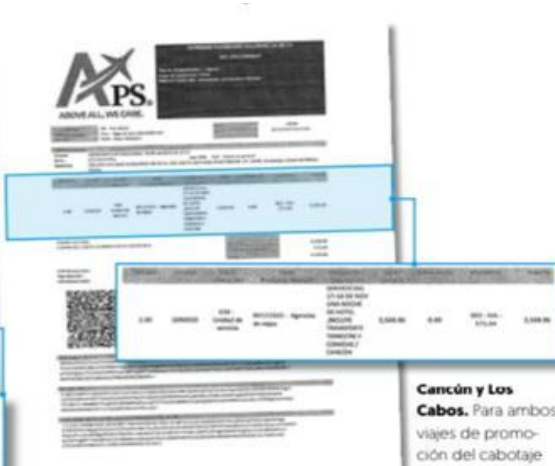
REALIZA ACERCAMIENTOS Y LA INICIATIVA AÚN NO SE APRUEBA

# Viajó director del AIFA para 'dar permisos' de cabotaje a extranjeras. PÁG. 18



**Promueve.** El director del AIFA, buscó un acercamiento con aerolíneas extranjeras en 2022.

**Ofrece.** Les habló del 'otorgamiento de permisos' para operar vuelos nacionales en el AIFA.



**Cancún y Los Cabos.** Para ambos viajes de promoción del cabotaje se usaron viáticos.

## CANAERO Y LÍNEAS AÉREAS NACIONALES SE OPONEN

# El director del AIFA viajó para 'otorgar permisos' de cabotaje a empresas

Desde noviembre del 2022, el general Isidoro Pastor celebró acercamientos con aerolíneas extranjeras para ofrecerles operar rutas nacionales desde Santa Lucía

Hasta el momento, no se ha aprobado la reforma promovida por el Ejecutivo

**ALDO MUNGUÍA**  
amunguia@elfinanciero.com.mx

El director del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), el general Isidoro Pastor, ha realizado al menos dos viajes de acercamiento con aerolíneas extranjeras para "otorgar permisos" para realizar operaciones nacionales desde el puerto aéreo de Santa Lucía, es decir para ofrecerles hacer cabotaje, una actividad que actualmente no está permitida por las leyes de aviación civil y aeropuertos.

De acuerdo con información de la Plataforma Nacional de Transparencia, revisada por EL FINANCIERO, el directivo realizó dos viajes, el 17 y el 21 de noviembre del 2022 a Cancún y Los Cabos, respectivamente, a fin de negociar con aerolíneas extranjeras los permisos para hacer cabotaje desde Santa Lucía.

Se prevé que el cabotaje sea aprobado por el Congreso en las siguientes semanas con la restricción de tener que ser de interés nacional y recíproco, lo cual se cumplirá, según el gobierno, siempre que se vuele desde o hacia el AIFA.

EL FINANCIERO solicitó comentarios al respecto de los viajes y empresas con las que se habría reunido el director general del AIFA, Isidoro Pastor, pero no recibió respuesta antes de la publicación de este texto.

Fernando Gómez, analista experto en aviación, indicó que no es atribución de un director de aeropuerto el otorgar permisos que involucren libertades aéreas y, en cambio, tendría que ser la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, además de la cancelería, quienes gestionen este tipo de convenios bilaterales, de los cuales, México cuenta con 54.

"También es un asunto de los congresos y ministerios de los países en donde se quisiera aplicar el cabotaje, pues se debe aprobar de acuerdo con los marcos legislativos de ambas naciones" refirió Gómez,

quien agregó que el cabotaje sólo ha sido aprobado en países en donde la industria aérea doméstica no existe.

De acuerdo con información de la Plataforma Nacional de Transparencia, el director general del aeropuerto ubicado en Santa Lucía realizó al menos un par de diligencias con el objetivo de acercarse "con las aerolíneas extranjeras para otorgar permisos, con el fin de realizar operaciones nacionales desde el AIFA a través de la implementación de la 'quinta libertad del aire'".

El primer viaje realizado por Pastor para promocionar el cabotaje con aerolíneas extranjeras fue el 17 de noviembre del 2022. El general en retiro abordó el vuelo 2285 de Viva Aerobus, se sentó en el asiento 4C y partió desde el AIFA hacia el aeropuerto de Cancún, en donde aterrizó media hora después de las 6 de la tarde.

El regreso fue al día siguiente en el vuelo 1373 de Viva Aerobus que aterrizó hacia las 21:20 en el aeropuerto de la Ciudad de México.

El segundo viaje de Isidoro Pastor fue a Los Cabos, a donde viajó el 21

*"Es un asunto de los congresos y ministerios de los países en donde se quisiera aplicar"*

**FERNANDO GÓMEZ**  
Experto en aviación

de noviembre en el vuelo 1032 de Volaris. De acuerdo con los motivos del viaje, el director del aeropuerto solicitó viáticos para un "acercamiento con las aerolíneas extranjeras para otorgar permisos, con el fin de realizar operaciones nacionales desde el AIFA, a través de la Implementación de la "Quinta Libertad del Aire", es decir, cabotaje.

Los viajes ocurrieron en medio de los llamados de la Cámara Nacional de Aerotransportes (Canaero), que rechazó que la apertura de las libertades del aire fuera un mecanismo adecuado para ayudar al AIFA a aumentar sus operaciones.

Esta visión de rechazo al cabotaje y a las libertades ha sido secundada por el Consejo Nacional Empresarial Turístico (CNET), quien, en voz de su presidente, Braulio Arsuaga, "hay una posibilidad de quiebres de aerolíneas nacionales, ahora se habla de un cabotaje selectivo, que no entendemos cómo se pudiera dar. Canaero ha hablado de la posible pérdida de rutas de alto volumen, se habla de la posibilidad de destinos que pueden perder conectividad", refirió en entrevista para EL FINANCIERO.

### UN PLAN LARGAMENTE ACARIICIADO

El director general del AIFA comenzó a hablar de cabotaje, por primera vez de forma pública, el 22 de septiembre del 2022, cuando aseguró que la aerolínea Copa Airlines, de origen panameño, tenía planes para volar desde el nuevo aeropuerto hacia Chicago, Los Ángeles, San Antonio y algunas ciudades de la Florida, en Estados Unidos.

En ese momento, Pastor dijo que los vuelos operados por aerolíneas extranjeras en territorio nacional serían "una especie de cabotaje local" y agregó: "eso ya existe, ellos (las aerolíneas) estarían saliendo de aquí y de aquí haciendo los vuelos" a la Unión Americana.

La medida, puntualizó, aplicaría a partir de la recuperación de la categoría 1 en seguridad aérea que, a la fecha, no se ha conseguido.

El cabotaje no solo está prohibido por la legislación mexicana vigente, sino que el gobierno nacional comenzó a colocar el tema en la agenda de reformas con el objetivo de ayudar al AIFA a tener un mayor número de vuelos pese a que esto afectará la rentabilidad, conexiones, así como fuentes de trabajo de las aerolíneas mexicanas, aseguran los afectados.