



Ven financieramente inviable proyecto de aerolínea de Sedena

Recursos deben solicitarse en 2023 y serían recibidos en 2024, explican analistas; no tiene plan de negocio ni estudio de mercado

SARA CANTERA

—sara.cantera@eluniversal.com.mx

La posible creación de una aerolínea por parte de la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena) en estos momentos resulta inviable, pues los recursos que necesita para operar tendrían que ser solicitados hasta finales de 2023 y los recibiría en 2024, señalan expertos.

Además, la creación de esta aerolínea tendría que recibir el visto bueno de la Comisión Federal de Competencia Económica (Cofece), ya que al ser una compañía del Estado operada por militares estaría subsidiada, lo que representa una competencia desleal para otros jugadores, explicó Pablo Casas Lías, director general del Instituto Nacional de Investigaciones Jurídico Aeronáuticas.

"En caso de crearse, tendría el mismo destino que el AIFA, un aeropuerto subsidiado que no reporta ganancias", señaló.

"La aerolínea se encaminará al fracaso porque desde el inicio no tiene un plan de negocio, un estudio de mercado para saber a quiénes va a dar servicio y en qué rutas y con qué equipos va a volar. No tiene un proyecto real que contemple los resultados fi-

nanancieros", agregó Casas Lías.

Hace unos días, se dio a conocer que el gobierno federal pretende darle a la empresa militar Olmeca, Maya, Mexica la operación de una flota de 10 aviones, incluido el avión presidencial Boeing 787 que el presidente Andrés Manuel López Obrador se niega a usar.

Esta semana, el grupo parlamentario de Morena en la Cámara de Diputados presentó una iniciativa de reformas legales para concretar la participación de las Fuerzas Armadas en la operación de una línea aérea comercial, pues la Ley de Aeropuertos prohíbe expresamente que una empresa aeroportuaria posea una aerolínea.

Actualmente, aerolíneas bien establecidas y que llevan años operando, como Aeroméxico y Volaris, están reportando pérdidas debido a que la aviación comercial aún no se recupera completamente de la pandemia.

Aeroméxico reportó una pérdida de 9479 millones de pesos en el segundo trimestre del año; mientras Volaris anotó un resultado negativo por 49 millones de dólares en el mismo período.

José Suárez, analista de aviación y piloto, dijo que con la poca

información que hay, la aerolínea operaría en aeropuertos poco atendidos y con bajo flujo de pasajeros como Palenque, Chichen Itzá, Ciudad Victoria o Puerto Peñasco.

"Habría que ver si va a jugar con las mismas reglas que las aerolíneas comerciales como Volaris, pagando los mismos impuestos, los derechos de aeropuertos, los mismos salarios o les pagarían lo mismo que en el Ejército y esto podría distorsionar la ecuación de la competencia", explicó.

Suárez agregó que la aviación comercial todavía se encuentra en crisis post pandemia y en México se agravó con la degradación a Categoría 2.

Sobre la posibilidad de utilizar el avión presidencial en esta aerolínea, Suárez comentó que dicha aeronave no puede volar en aeropuertos de baja demanda porque requiere una pista larga y está diseñada para rutas de mediano y largo alcance.

Casas Lías agregó que si le autorizan los mil 800 millones de pesos para operar tendría que iniciar el proceso de constitución y operación con el arrendamiento de aviones, asignación de rutas, frecuencias, aeropuertos, certificacio-



nes, entre otros aspectos, lo que llevaría un periodo de dos años para que tuviera su primer vuelo, es decir, en 2026.

Otro obstáculo para la aerolínea de la Sedena es que los aviones de una aerolínea militar no pueden ser certificados por la reglamentación internacional, por lo que en términos del Convenio de Chicago quedan exentas de la jurisdicción de toda norma aplicable a la aviación civil.

El presidente López Obrador dijo que las utilidades generadas por la aerolínea serán destinadas a las pensiones de los integrantes de las Fuerzas Armadas.

Sin embargo, reconoció que apenas se está haciendo un aná-

lisis del costo-beneficio donde se prevé que la empresa tenga utilidades poco después de un año, pues indicó que el turismo crecerá mucho. ●

PABLO CASAS LIA

Director del Instituto Nacional de Investigaciones Jurídicas Aeronáuticas

"La aerolínea se encaminará al fracaso porque no tiene estudio de mercado para saber a quiénes dará servicio"

JOSÉ SUÁREZ

Analista de aviación y piloto

"Habría que ver si va a jugar con las mismas reglas que las aerolíneas comerciales, pagando los mismos impuestos, derechos, los mismos salarios"



La Sedena no puede usar el avión presidencial en su aerolínea, pues no es para terminales de baja demanda, opinan.