



Ante inconformidad se hará un análisis más profundo

Eliminan cabotaje de iniciativas de reformas a las leyes aeronáuticas

• La propuesta que está por mandarse al Legislativo ya no incluye la posibilidad de que aerolíneas foráneas cubran rutas locales.

• “Decisión allana el camino para recuperar la categoría 1 por parte de la FAA de EU”.

Gremio de aerolíneas aplaude la decisión

AMLO deja fuera cabotaje de iniciativa aeronáutica

• De momento sería el único ajuste a la iniciativa de reforma, pues seguiría en pie otro tema de preocupación para la industria, como lo es el cambio que permitiría a un ente del Estado mexicano tener participaciones de control simultáneamente en una aerolínea y en un aeropuerto

Alejandro de la Rosa

alejandrodela@elEconomista.mx

El cabotaje aéreo se quedará en el tintero, por lo menos en este gobierno. La propuesta del Presidente Andrés Manuel López Obrador de permitir que aerolíneas extranjeras realicen vuelos dentro de México para incrementar la conectividad y competencia, bajar precios e impulsar operaciones en el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) ya no formará parte del paquete de modificaciones a las leyes de Aviación Civil y de Aeropuertos que envió en diciembre pasado.

Ante los diversos cuestionamientos e inconformidad de la industria aérea por su eventual aprobación y futuras afec-

ciones, se optó por realizar un análisis con mayor profundidad del tema.

“Lo que se envió o está por enviarse (propuestas de modificaciones a las leyes) ya no lleva lo del cabotaje, para que lo celebren los que estaban preocupados por eso”, dijo un sonriente mandatario en su conferencia de prensa mañanera.

Con dicho y breve comentario, confirmó la pausa que ya había adelantado el mes pasado el secretario de Gobernación, Adán Augusto López, luego de una reunión con integrantes de la Junta de Coordinación Política (Jucopo), en la Cámara de Diputados.

Entonces, dicho funcionario fungió nuevamente como mediador en temas críticos para la industria de la aviación en México, tarea que anteriormente estaba a cargo de la Secretaría de Infra-

estructura de Comunicaciones y Transportes (SICT), incluso el subsecretario de Transporte, Rogelio Jiménez Pons, afirmó hace un par de semanas que el cabotaje seguía en pie y que estaría acordado y sería recíproco.

La iniciativa Presidencial se hizo pública a finales del 2022 como parte de un paquete de ajustes que tenía el objetivo de dotar legalmente a la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) de facultades y autoridad en materia aeroportuaria y de aviación, lo que abonará para la autoridad aeronáutica de México volver a categoría 1 ante parte de la Administración Federal de Aviación (FAA, en sus siglas en inglés), de Estados Unidos.

Sin embargo, el amago del cabotaje era público desde antes, incluso, en no-



viembre pasado se le planteó la posibilidad de permitírsele a la guatemalteca TagAirlines y a la estadounidense JetBlue Airways. En ambos casos se obtuvo de respuesta que, por el momento, no estaba en sus planes.

Para el analista de aviación, Carlos Torres, con la eliminación temporal del cabotaje se reconoce la importancia de seguir avanzando para el deseado regreso a categoría 1 e incrementar operaciones a Estados Unidos.

“Fue una buena noticia porque termina con una polémica innecesaria ante un tema que no tenía nada que hacer en las modificaciones. La situación se destraba y queda el camino libre para dejar la degradación que se hizo desde mayo del 2021. Lo que parece indicar que se mantiene es la posibilidad de la creación de una aerolínea estatal”, comentó el experto.

Nueva aerolínea no se mencionó

La tarde de este miércoles, una escueta Cámara Nacional de Aerotransportes (Canaero) dijo en Twitter: Aplaudimos el anuncio del Presidente (de México) de no incluir el cabotaje en la reforma a la Ley de Aviación Civil. La industria aérea seguirá atenta al proceso legislativo y reitera su compromiso de trabajar por el desarrollo de la aviación en beneficio de los mexicanos.

Previamente, la organización estuvo activa pidiendo una reflexión al gobierno federal para que las modificaciones se enfocarán a volver a categoría 1.

Entre los argumentos mencionados están que: provocaría la nueva crisis del sector aéreo ya de por sí vulnerable por múltiples factores como el precio de la turbosina, la falta de una política de Estado, pérdida de empleos, la falta de re-

gulación inteligente, altos impuestos y cargos, entre otros factores.

Además, se dejó en claro que es una práctica que está prácticamente prohibida en todo el mundo, sobre todo en los mercados más desarrollados en materia de aviación, como el estadounidense.

Respecto a la nueva aerolínea, los ajustes a la Ley de Aeropuertos plantean, con el nuevo artículo 14 Bis y la modificación al 29, la creación de una nueva aerolínea operada por la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena).

El impedimento actual para ello está en el artículo 29, donde se menciona que los concesionarios o permisionarios de servicios de transporte aéreo, sus controladoras, subsidiarias o filiales sólo podrán suscribir, individualmente o en su conjunto, directa o indirectamente, hasta el 5% de las acciones ordinarias del capital social de una sociedad mercantil concesionaria de un aeropuerto o de su controladora. Ahora se plantea que no existan restricciones.



Lo que se envió o está por enviarse (proposiciones de modificaciones a las leyes) ya no lleva lo del cabotaje, para que lo celebren los que estaban pre-ocupados por eso”

Andrés Manuel López Obrador, presidente de México.

106.8

MILIONES

de personas se transportaron por avión en México en el 2022.

57.1

MILIONES

de personas se transportaron por avión en el servicio regular nacional en el 2022.

Actualmente, la ley mexicana impide que un concesionario de aeropuerto posea más de 5% de las acciones de una aerolínea y viceversa, lo que obstaculiza el plan de la nueva aerolínea del ejército, que se denominaría Mexicana.



PERIÓDICO

PÁGINA

FECHA

SECCIÓN

EL ECONOMISTA

PP-17

13/04/2023

LEGISLATIVO



TURKIYENIN