



PERIÓDICO	PÁGINA	FECHA	SECCIÓN
EXCELSIOR <small>EL PERIÓDICO DE LA VIDA NACIONAL</small>	1-2	14/03/2023	LEGISLATIVO



Foto: Cuartoscuro

AUMENTARÍA PRECIOS, AFIRMAN

Aerolíneas rechazan el cabotaje

Las compañías aéreas reiteraron su rechazo al cabotaje, que permitiría a las empresas extranjeras operar dentro del país como si fueran locales, ya que esto pondría en peligro a la aviación de México. Lo anterior debido a la discusión sobre la iniciativa que busca reformar la Ley de Aviación Civil y de Aeropuertos en la Cámara de Diputados.

AEROLÍNEAS MEXICANAS

Rechazan el cabotaje por impactos negativos

Aumentaría precios y generaría desempleo

POR MIRIAM PAREDES

miriam.paredes@gtm.com.mx

Ante la discusión de la iniciativa que busca reformar la Ley de Aviación Civil y de Aeropuertos en la Cámara de Diputados, las aerolíneas nacionales reiteraron su rechazo al cabotaje, que permitiría a las empresas extranjeras operar dentro del país como si fueran locales, ya que esto pondría en peligro a la aviación de México. De acuerdo con las empresas locales, el cabotaje incrementaría los precios de los boletos, podría quebrar aerolíneas, desconectar ciudades y generaría desempleo.

“La iniciativa de ley que se analiza en la Cámara de Diputados debe excluir el término de cabotaje, y tendría que enfocarse en los cambios necesarios para que la autoridad aeronáutica mexicana recupere la Categoría I de seguridad aérea”, dijo en un posicionamiento [Aeroméxico](#).

La aerolínea también afir-

mó que respalda lo expuesto por la Cámara Nacional de Aerotransportes (Canaero) que destaca que la mayoría de países prohíben el cabotaje al ser una estrategia indicada para naciones cuya ubicación geográfica u otras condiciones les impiden una buena conectividad aérea, lo que no es el caso de México. Además de que, son contados los países que permitieron el cabotaje sin estudios ni estrategia como la reforma que se plantea, y perdieron a sus aerolíneas y empleos, lo que tuvo un impacto en la conectividad y competitividad con “dimensiones desastrosas”.

La Canaero señaló que el 80% de los pasajeros que se movieron en el país se concentró en los aeropuertos de Ciudad de México, Cancún, Guadalajara, Los Cabos, Monterrey y Tijuana por lo que “si se permite a empresas extranjeras operar vuelos domésticos, éstas necesitarían atender las rutas más rentables, bajando quizá sus precios inicialmente y después,

una vez depredadas las aerolíneas nacionales, tendrían el control de las rutas y fijarían altos precios para recuperar las pérdidas que les haya generado su ingreso”.

En el caso de la aerolínea del Estado, que propone el Ejecutivo en la modificación en la Ley de Aeropuertos, la Canaero destacó que esta tendría que ser subsidiada con los impuestos de los mexicanos para poder conectar destinos que no son ni serán rentables.

“Volaris reitera su negativa a que se ceda unilateralmente participación en el mercado mexicano a aerolíneas extranjeras. México tiene una oferta amplia y suficiente a precios competitivos por lo que no hay necesidad de abrir los cielos a empresas extranjeras”, mencionó la aerolínea.

Por su parte, Juan Carlos Zuazua, director general de Viva Aerobus, indicó que es necesario que en la iniciativa se separen las recomendaciones para recuperar la Categoría I y se discuta por separado el tema de la asignación de



la aerolínea del estado y el cabotaje.



Lo dejamos en manos de los legisladores, pero la industria ha hecho sus recomendaciones."

JUAN CARLOS ZUAZUA
DIRECTOR GENERAL DE VIVA AERÓBUS



Foto: Especial

En otros países se ha demostrado que esta política termina acabando con las aerolíneas locales al no poder competir.