



DESPEGUES Y ATERRIZAJES

Rosario Avilés
raviles0829@gmail.com



Adiós al Cabotaje

Se impuso la razón. Ya no habrá cabotaje en la iniciativa de Ley de Aviación Civil que en estos días discutirán los diputados y eso es urgente para seguir trabajando en favor de obtener la Categoría 1 de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA). Aún así, nada garantiza que no habrá un nuevo intento por incluir el Cabotaje en alguna legislación y que, de verdad, México regrese a la Categoría 1 en el corto plazo. ¿Por qué?

Bueno, lo que dijo López Obrador en la mañana no fue que el Cabotaje quedará fuera de sus planes, sino que por ahora se eliminará el concepto de la iniciativa de Ley y que se negociaría con los trabajadores. Sin embargo, no es factible que el asunto se vuelva a plantear, vistos los desacuerdos que se generaron a propósito de esta posibilidad en todos los ámbitos, en especial en la fracción parlamentaria de Morena y sus aliados en la Cámara.

Una vez desbrosado el camino, vendrá la nueva regulación que, se dice, es lo único que falta para recategorizar a nuestra autoridad aeronáutica. Ojalá sea ya una realidad próximamente. Y si logramos la Categoría 1 en el corto plazo, además, hay que buscar que no se vuelva a perder por falta de regulaciones o de sistemas o procedimientos que permitan cumplir con los compromisos que se tienen establecidos con nuestros socios comerciales.

Lo que debe quedar claro es que el Cabotaje no es opción y que hay que ir a las motivaciones debajo del planteamiento. Se habla de que los precios de los boletos bajen, de que haya mayor conectividad regional, sobre todo en zonas deprimidas y que se amplíen las opciones para los pasajeros.

Lo que debe quedar claro es que el Cabotaje no es opción y que hay que ir a las motivaciones debajo del planteamiento

Todo ello se puede establecer como un objetivo con sus metas específicas y éstas plantearse en un ejercicio democrático en un grupo de discusión de especialistas, donde se analicen las distintas aristas de las propuestas; es decir, qué pasa si se abre una libertad del aire, o si se construye un aeropuerto en determinado sitio o si se cambian las reglas del juego para los inversionistas de aeropuertos o aerolíneas, en resumen: cuáles son las consecuencias prácticas de tomar decisiones específicas.

Un análisis de esta naturaleza evitará que las derivaciones de las decisiones no analizadas se conviertan en dolores de cabeza irrealizables o tan costosas que queden el país hipotecado para los siguientes 20 años sin el beneficio tangible correspondiente.

Una vez logrado el análisis y el acuerdo, los planteamientos deben nutrir el entramado jurídico que nos rige, de forma tal que no choque ni con la Constitución ni con los Tratados Internacionales que México ha firmado en la materia y que nos obligan a tener determinados parámetros, por ejemplo en materia de seguridad, como sucede con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Esto se llama política pública de Estado, consensuada y de largo plazo que, de lograrse de esta forma, garantiza que los objetivos de vayan alcanzando en el tiempo. Esperemos que así sea y que pasemos a los hechos.

LO OÍ EN 125.45:

Además, se debe investigar y hacer justicia en el caso de Mexicana de Aviación: anular las irregularidades, castigar a los responsables y resarcirle a los trabajadores su patrimonio. ●