



El proyecto de una nueva aerolínea, esbozado por el gobierno, será de muy difícil concreción, según analistas que no ven de dónde podrían salir los recursos económicos para crearla -se necesitarían al menos mil 800 millones de pesos para echarla a andar-, además de que tendría repercusiones en el resto de las líneas aéreas, que podrían ser menospreciadas en ciertas terminales aéreas... como el AIFA.

JUAN CARLOS CRUZ VARGAS

El proyecto de aerolínea del gobierno de Andrés Manuel López Obrador no tiene las condiciones para levantar el vuelo: Violaría leyes, distorsionaría la competencia en el sector aéreo y, por si fuera poco, no existen los recursos financieros para que el gobierno opere como socio.

"El surgimiento de una nueva aerolínea es complicado en el escenario actual y no veo de dónde obtener los recursos para fi-

DIFÍCIL, CONCRETAR LA NUEVA AEROLÍNEA DEL GOBIERNO



Continúa en la
siguiente página



Viene de la
página anterior

nanciar una empresa de tal tamaño. También tendría repercusiones, como la falta de competencia, la falta de certidumbre entre los actores del mercado. Y puede haber cierta preferencia de un aeropuerto a las aerolíneas. En este caso, del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles", advirtió Fernando Gómez Suárez, analista del sector aeronáutico.

Las intenciones del gobierno de Andrés Manuel López Obrador fueron reveladas por el hackeo del grupo Guacamaya, que permitió conocer que el proyecto de la

nueva aerolínea correrá a cargo del Grupo Aeroportuario, Ferroviario y de Servicios Auxiliares Olmecca-Maya-Mexica.

Esa empresa pública fue creada para operar los aeropuertos Felipe Ángeles (AIFA), en el Estado de México; Tulum y Chetumal, en Quintana Roo; Palenque, en Chiapas, además del Tren Maya, en el suroeste del país, y es operada por la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena).

Según los archivos, el costo para constituir la aerolínea empezaría desde los mil 800 millones de pesos. Mientras que el gasto operativo y administrativo anual de la nueva aerolínea rondaría entre mil y mil 900 millones de pesos.

De acuerdo con el presidente, la aerolínea se llamaría Mexicana de Aviación, en caso de que entre en operación, sin embargo, tendría que mover el marco jurídico.

El pasado martes 11, el Grupo Parlamentario de Morena en la Cámara de Diputados propuso reformas a la Ley de Aviación Civil y a la Ley de Aeropuertos, con la finalidad de que se puedan otorgar concesiones para el servicio público de transporte aéreo a "empresas paraestatales, incluyendo la participación de aeronaves de la Secretaría de la Defensa Nacional y de la Secretaría de Marina".

Además, se plantea que las aeronaves militares no tengan la restricción de la concesión de un aeropuerto, el AIFA, y a la vez operar una empresa en la misma terminal. Sin embargo, actualmente la ley no permite contar con la concesión de un aeropuerto y de una aerolínea al mismo tiempo.

"Aprobar una iniciativa de ley como ésta, repercute en un mercado donde hay competencia, donde hay varios actores compitiendo, entonces creo que se sembraría la incertidumbre o la inequidad en ese sentido, en un mercado donde debe haber certidumbre", explica Gómez Suárez.

Y da cifras:

"Nada más menciono que en el sector se genera aproximadamente 3.5% del PIB nacional, que son como 50 mil millones de dólares al año. Eso es lo que generan los aeropuertos, las aerolíneas y los servicios aeronáuticos. Entonces, creo que debe haber certidumbre en ese sentido."

El especialista va más allá:

"Podría haber conflicto de intereses, porque la empresa que administraría la nueva aerolínea estaría conformada básicamente por la Sedena, en su mayoría accionaria. ¿Cómo resolver el tema de que le van a dar preferencia a una aerolínea o a otra o a su propia aerolínea por encima de las demás?"

Añade que "ahorita las aerolíneas no están diciendo nada, no están reclamando nada porque tienen muchos pendientes por cumplir con el erario. Me refiero a deudas de combustible, deudas de servicios portuarios, aeronáuticos, SAT, IMSS, Infonavit, etcétera. No están pasando por una situación favorable".

En efecto, el sector de la aviación está en un momento de turbulencia, lo que también podría ser aprovechado por el gobierno y su nueva aerolínea. ▶



López Obrador. Su plan, impracticable

Eduardo Miranda



Viva Aerobus. En aprietos



Viene de la
página anterior



Mercado deprimido

El pasado martes 11, el sindicato de trabajadores de Interjet informó que la empresa perdió el último juicio de revisión ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación, por lo que sin otra opción legal deberá pagar más de 2 mil millones de pesos y, si no alcanza para pagar adeudos, rematar sus bienes.

Ante este escenario, la Sección 15 de la Confederación de Trabajadores de México, organismo sindical, ofreció los activos de la compañía a la (Sedena) para la creación de la aerolínea gubernamental.

Otro caso es del de Aeromar, compañía que tiene adeudos por más de 7 mil millones de pesos con diferentes instancias del gobierno, y en donde un centenar de pilotos decidieron la semana pasada prorrogar la huelga que estaba prevista para estallar el primer minuto del 14 de octubre, esto luego de un constante incumplimiento de pagos y ante la quiebra técnica que sufre la línea aérea.

Mientras, Aeroméxico ya tiene un pie fuera de la Bolsa Mexicana de Valores. El pasado 11 de octubre recibió la autorización de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores para llevar a cabo una Oferta Pública de Adquisición por un total de 11 millones 535 mil 328 de acciones de la emisora.

Una mirada al mercado de aviación muestra que, durante 2021, el tráfico de pasajeros en México fue de 80.3 millones, compuesto por 55% de tráfico doméstico

y 45% de internacional. Esta cifra es 21.6% menor que los 102.3 millones de pasajeros reportados en 2019 (prepandemia) y 65.9% mayor que los 48.4 millones registrados en 2020, de acuerdo con un reporte de la agencia calificadora HR Ratings.

La firma con sede en la Ciudad de México abunda que durante los últimos dos años la estructura del mercado mexicano cambió de forma importante.

El factor más relevante fue la salida de Interjet en diciembre 2020, que en 2019 tuvo una participación de mercado de casi 20% en pasajeros domésticos y de casi 29% en pasajeros internacionales dentro de las aerolíneas mexicanas.

También las operaciones de Aeroméxico se vieron afectadas por su proceso de reestructura en Estados Unidos, a través de un proceso del Capítulo 11. "Esto permitió que empresas con un modelo de ULCC (ultra bajo costo) se beneficiaran de esas condiciones de mercado", acotó.

El mercado doméstico en México también ha sufrido una reestructura importante.

En primer lugar, previo a 2011, se dio la salida de algunas aerolíneas, como Mexicana de Aviación, Taesa, Aviaca y otras 13 empresas regionales. Esto fue inicialmente cubierto por Aeroméxico, Interjet, Volaris y Viva Aerobus.

Con la salida de Interjet en 2020 y la reestructura de Aeroméxico, al cierre de 2021, Volaris es el líder en participación de mercado de pasajeros transportados, con 41.2%, seguido de Viva Aerobus, con 28.3%, y Aeroméxico, con 27.5%, según HR Ratings.

En mayo de 2021 la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (FAA) bajó la calificación de México a la Categoría 2 del Programa de Evaluación de Seguridad Operacional de la Aviación Internacional.

La FAA comentó en un comunicado que la degradación de "Categoría 1" a "Categoría 2" se debe a que el gobierno de México no alcanza los estándares mínimos de seguridad de la Organización de Aviación Civil Internacional.

"Con la baja en la calificación, las aerolíneas mexicanas que vuelen a Estados Unidos continuarán haciéndolo, pero no podrán modificar sus rutas, frecuencias, incluir nuevos aviones ni usar programas de código compartido", explicó la agencia calificadora.

También la "Categoría 2" implica que las leyes o regulaciones del país no cuentan con los requisitos necesarios para supervisar a las aerolíneas conforme a las normas internacionales mínimas de seguridad, o que la autoridad de aviación civil no tiene la experiencia técnica, personal capacitado, antecedentes mantenimiento, procedimientos de inspección o resolución de problemas de seguridad en una o más áreas de su operación.

No es cualquier cosa.

La calificadora Moody's Investors Service advirtió que si México no revierte la degradación de la calificación aérea por parte de la FAA estadounidense, retrasará la recuperación del volumen de pasajeros a niveles previos a la pandemia, lo que afectará las notas crediticias de los aeropuertos y de las aerolíneas mexicanas.

-¿El gobierno tiene los recursos suficientes para arrancar y mantener una aerolínea? -se le cuestiona a Fernando Gómez Suárez.

-No creo que haya los recursos suficientes para mantener una aerolínea, al menos en lo que empieza a generar sus propios recursos; se llevaría mínimo un año, tendrías que tener flota, porque no nada más se trataría de quedarte con el TP-01 y las otras aeronaves de menor dimensión.

"Tendrías que tener todo un plan de negocios y las instalaciones, bodegas, personal, capital de trabajo, capital de promoción, es decir, publicidad... para poder llegar a un punto de equilibrio y de ahí empezar a tener ganancias no es inmediato, y las condiciones del mercado no dan para hacerlo en tiempo récord", apunta.

El especialista remata:

"Entonces el surgimiento de una nueva aerolínea es complicado en el escenario actual; no veo de dónde obtener los recursos para financiar una empresa de tal tamaño y que las demás se queden cruzadas de brazos. Tampoco la solución sería llegar a los subsidios o llegar a las condonaciones o ese tipo de cosas que van muy alejadas del discurso oficial."