



# Cabotaje, ahora si le gritaron fuerte al presidente AMLO

by **Marco Daniel Guzmán**

marzo 15, 2023



More



La voz ya sonó fuerte y casi a coro, casi un grito, no al cabotaje, las principales aerolíneas mexicanas, Aeroméxico, Volaris y Viva Aerobus y la Cámara Nacional de Aerotransportes (CANAERO) elevaron fuerte su voz esta semana para replicar la propuesta presidencial de abrir los cielos mexicanos al cabotaje.

¿Serán escuchados? Si debieran escucharlos, son los expertos en aviación, o de menos integrarlos a las mesas de trabajo (si es que hay) para que expongan sus argumentos del por qué no deben abrirse los cielos a las aerolíneas extranjeras en nuestro país.



Luego entonces ¿Veremos una audiencia con los principales operadores aeronáuticos de México sentados en Palacio Nacional? Pienso que deberíamos verla y tener la certeza de que el presidente de México Andrés Manuel López Obrador no solamente escucha a sus asesores sino también la otra cara de la moneda a los expertos en funciones, a la iniciativa privada quienes son los que tienen la práctica de “las horas de vuelo”

El presidente AMLO ha dicho en algunas ocasiones que las aerolíneas se opondrían a su idea del cabotaje porque no ven con buenos ojos a la competencia, pero ya en serio ¿No le serviría a él escucharlos para matizar su creencia? ¿No sería bueno escuchar a todas la voces? O ¿Por qué tenemos la percepción de que no lo hace?

¿Qué amenazas concretas observa la CANAERO en caso de aprobarse el cabotaje en México? A través de un extenso comunicado ese gremio aeronáutico le responde al presidente de la república fuerte y claro, enumerando los siguientes puntos que cito a continuación:

- No existe miedo a la competencia, pero sí a entregar el espacio aéreo mexicano a extranjeros. Sería igual que regalar las tierras, playas y mares a otros países.
- Para mejorar los precios de los boletos se requiere bajar los impuestos y tarifas aeroportuarias que pagan los viajeros, ya que el país tiene los más caros de América Latina y del mundo.



· México tiene una extraordinaria conectividad aérea, pero su industria nacional se debilita por no existir una política aeronáutica de Estado.

De ser aprobada la iniciativa que ha sido turnada a las Comisiones de Comunicaciones y Transportes, Economía e Infraestructura de la Cámara de Diputados, afectará grave e históricamente a los mexicanos por lo siguiente:

1. Carece de sustento legal, análisis de prácticas internacionales, estudios, estadísticas, participación de expertos y en resumen, no contiene elementos serios y fundados que demuestren beneficio público para los mexicanos. Se ignoró la existencia de grandes fuentes de información y experiencia como la propia Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Asociación Latinoamericana y del Caribe del Transporte Aéreo (ALTA) y la propia CANAERO, entre otras.
2. La mayoría de los 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.
3. Contados países que permitieron el cabotaje sin estudios ni estrategia como la reforma que se plantea, perdieron a sus aerolíneas y empleos, generando una crisis de conectividad y competitividad de dimensiones desastrosas.



Las regiones con presencia de cabotaje en Europa y Australia/Nueva Zelanda, hicieron acuerdos multi-laterales con un proceso consensado y muy estudiado entre los participantes.

4. La iniciativa ignora la relevancia del sector aéreo. Más del 93% de los ingresos por turismo de internación provienen de viajeros que se trasladan por aire y más del 70% de ellos lo hicieron en aerolíneas extranjeras. Competencia hay suficiente y no hay temor a ella, sino a las decisiones que debilitan al sector aéreo nacional.

5. Las aerolíneas extranjeras no son el enemigo, por el contrario, han impulsado la competencia y muestra de esto es que casi 70 de ellas tienen presencia en los principales destinos de nuestro país.

6. México es de los países mejor conectados del mundo a nivel doméstico gracias a empresas nacionales que invierten, generan empleos, son grandes contribuyentes y asumen los riesgos de los negocios, sin tener subsidios ni rescates gubernamentales como sucede en otros países.

Tan solo en 2022 las aerolíneas nacionales atendieron 220 rutas domésticas en toda la República Mexicana. No falta conectividad, sino visión de futuro basada en estudios e incentivos que reconozcan y fortalezcan las capacidades de los mexicanos.



7. Casi el 80% de los pasajeros que se movieron en México el año pasado se concentraron en siete aeropuertos: AICM, Cancún, Guadalajara, Los Cabos, Monterrey, Puerto Vallarta y Tijuana. 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.

Y cuando en sus países de origen experimentan adversidades, abandonan las rutas internacionales para proteger las de sus naciones, desconectando por completo los destinos donde hacían cabotaje. Esa experiencia ya la vivieron otros países, pero en la iniciativa que se discute en el Congreso, no se analizaron antecedentes.

8. Las aerolíneas de México conectan destinos con poco o nulo beneficio económico, pero las mantienen gracias a sus operaciones rentables dentro y fuera del país. Si las líneas aéreas de México pierden las rutas de alto volumen, desconectarán los destinos menos atractivos, dejando incomunicadas múltiples regiones. El riesgo es su debilitamiento financiero y posterior quiebra. En los últimos años más de una decena de aerolíneas desaparecieron en México, dos de ellas en el presente sexenio.

9. Las aerolíneas de otros países emplearían a extranjeros como tripulaciones y otros empleados en tierra, desplazando a los mexicanos.



10. Con el cabotaje, las empresas extranjeras tributarían en sus países, mermando la recaudación de impuestos y, en consecuencia, los recursos para hacer frente a servicios públicos a cargo del Estado.

11. Los impuestos, derechos y tarifas aeroportuarias a que son sujetos los pasajeros en México, son de los más altos en la región y de ciertas partes del mundo. Es urgente dejar de incrementarlos y revisar conceptos como las Tarifas de Uso de Aeropuerto (TUA) que cobran los aeropuertos mexicanos a los viajeros que siguen en aumento con la autorización del gobierno. La TUA ha llegado a representar hasta el 65% del costo total del boleto del avión en un vuelo doméstico.

12. Una aerolínea del estado mexicano tendría que ser subsidiada con los impuestos de los mexicanos para poder conectar destinos que no son ni serán rentables.

La industria aérea genera 1.4 millones de empleos directos e indirectos en México. Debilitarla implica la desaparición de fuentes de trabajo, disminuir la recaudación de impuestos, desconectar destinos, ahuyentar la inversión local y extranjera.

En resumen, 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, la pérdida de Categoría 1 de la autoridad aeronáutica, la falta de regulación inteligente, altos impuestos y cargos, entre otros factores.

México necesita una política de Estado, una autoridad aeronáutica fuerte, inversión en infraestructura, tecnología, procesos migratorios, aduanales, revisión de impuestos, derechos y otros cargos.



PERIÓDICO

PÁGINA

FECHA

SECCIÓN

21 HORAS  
EL DIARIO SIN LÍMITES

16/03/2023

COLUMNAS  
Y  
ARTÍCULOS

Todo lo anterior sí representaría un auténtico beneficio a los mexicanos, el cabotaje no. Es fundamental que las autoridades consideren la participación de los expertos para procurar un desarrollo sostenible donde prevalezcan los argumentos e intereses legales, técnicos, sociales y económicos por encima de por encima de otros. La CANAERO reitera su más amplio deseo y disposición de aportar todo lo necesario en favor del interés común.

Fin de cita.

¿Serán escuchados? ¿Los invitarían a exponer todos estos puntos? ¿Estamos en la antesala de observar si el cabotaje no obstante todo esto sería impuesto?