



¿Cabotaje para salvar al AIFA?; inocente pensar que bajará tarifas

La Ley de Aviación y la Ley de Aeropuertos traen una manzana envenenada: el cabotaje. Si bien las iniciativas que se discuten en la Cámara de Diputados sí ayudarán a solventar el regreso a la Categoría I para volar más hacia EU, también originarán el enorme riesgo de la entrada de grandes aerolíneas internacionales sólo a rutas muy atractivas.

¿DE VERDAD VOLARÁN A PIEDRAS NEGRAS?

Con el cabotaje, la idea es permitir a las grandes aerolíneas internacionales operar dentro de México con rutas domésticas. La lógica es bajar las tarifas: con más competencia, las tarifas bajan. Sin embargo, ¿usted ve a American Airlines, Lufthansa o Air France volando hacia Ixtepec o Piedras Negras, donde, por ejemplo, volaba Aeromar? Claro que no.

A las grandes aerolíneas les interesan las principales rutas de negocios y turismo. No más. Ciudad de México-Guadalajara-Monterrey. O quizá Cancún-Los Cabos-Puerto Vallarta. Y ahí sí, en esas rutas rentables, las aerolíneas internacionales no sólo no bajarían, sino tumarían las tarifas para que nadie más permanezca en ellas y, una vez tomadas las rutas, las elevarán a su antojo.

Crear que el cabotaje va a reducir las tarifas es, por lo menos, inocente. Más bien va a desaparecer la aviación nacional. **CABOTAJE SÓLO LO APROVECHARÁN PARA LAS RUTAS RENTABLES**

Las aerolíneas mexicanas, como Aeroméxico, Volaris y Viva Aerobus, y la cámara de la Industria, la Canaero, están en contra del cabotaje porque saben el siguiente capítulo: no soportarían una depredación de tarifas con la intención de sacarlos del mercado, más que de bajar permanentemente las tarifas.

Y México podría quedarse sin industria aérea. Nos falta una política de aviación con apoyos, pero también competencia.

El cabotaje no es el camino. Por eso también los sindicatos, desde ASPA, Colegio de Pilotos, hasta SNTSS o ASSA, están en contra del cabotaje: desaparecerá la industria mexicana y sólo se dependerá de aerolíneas internacionales.

EL ÚNICO GANADOR, EL AIFA; LA INDUSTRIA PERDERÍA

Sin embargo, el cabotaje sí podría salvar una figura, la del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, que no tiene más vuelos porque el gobierno obradorista perdió la Categoría I y, por ello, no se pueden tener más vuelos hacia Estados Unidos.

Con el cabotaje se permitirá la entrada de aerolíneas extranjeras y el AIFA podría tener vuelos y salvarse de su baja operatividad. El Felipe Ángeles no tuvo planeación, no se vio que, sin Categoría I, no tendría vuelos hacia EU. Es pequeño para tener conexiones. Y de las vialidades y transporte público para llegar al aeropuerto ya ni hablamos.

En el Congreso discuten la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos. Vienen aspectos positivos, como el de impulsar el regreso a Categoría I. Pero no se discute, por ejemplo, el TUA (Tarifa Única Aeroportuaria), que hoy representa un gran componente de la tarifa aérea. Y, lamentablemente, las iniciativas de ley traen todo el tema del cabotaje que, de aprobarse, significará la liquidación de todas las aerolíneas mexicanas.

CONCHEIRO NOS ACLARA; BECKER: SÍ LO VIMOS

Elvira Concheiro, tesorera de la Federación, nos aclara que la cancelación de cuentas bancarias de dependencias del gobierno sólo es para las cuentas ya caducas, que llevan años sin funcionar, donde los titulares eran funcionarios de otra administración. Pero nos dice que las cuentas con los bancos sí continuarán funcionando para la Tesorería, desde pagos de nóminas, de impuestos y hasta de programas sociales.

Esto es oportuno porque en el *Diario Oficial* sí viene la cancelación en todas las dependencias de sus cuentas con bancos privados, a más tardar al 31 de marzo. Pero viene un agregado donde dice que las cuentas se restablecerán si las dependencias muestran que sí funcionan.

Al respecto, **Daniel Becker**, presidente de la Asociación de Bancos de México, nos comenta que ellos vieron el problema desde el 15 de febrero y lo platicaron con **Gabriel Yorio**, subsecretario de Hacienda, y se escaló con **Rogelio Ramírez de la O**, secretario de Hacienda. E, incluso, **Becker** y **Concheiro** tuvieron una plática para entenderse mejor.

Sinceramente, esto pudo haberse evitado.