



Gobierno aniquila a la aviación comercial

Si alguien le hubiera pedido a un experto su opinión sobre cómo aniquilar la aviación comercial del país, exactamente hubiera recomendado todo lo que ha hecho el gobierno del presidente López Obrador en torno a este sector, que es la columna vertebral del desarrollo económico.

El haber cancelado la construcción del aeropuerto de Texcoco, para dar paso a una ocurrencia de AMLO, fue el principio de la catástrofe, ya que en lugar de contar en estos momentos con uno de los aeropuertos más importantes del mundo por la movilidad de los pasajeros, tenemos uno, el AIFA, que funciona por decreto y no por así convenir a los intereses de los pasajeros y de las empresas para movilizar su carga.

El chantaje, la presión y los decretos para que las operaciones de carga se hagan desde esa terminal aérea, son solo una manifestación del dejo totalitario del gobierno por impulsarlo y que, al final del día, después de que termine la actual administración,



DESDE SAN LÁZARO

**Alejo
Sánchez Cano**Opine usted:
opinion@elfinanciero.com.mx

servirá para lo que originalmente fue concebido, un aeropuerto militar.

La cancelación de la terminal aérea de Texcoco que llevaba un avance del 30 por ciento, y que se estimaba entrar en operación en 2022, no solo retrasó el crecimiento de la aviación comercial y del desarrollo económico y turístico de México, sino provocó un desfaldo en las arcas públicas, por primero, perder la inversión inicial que llevaba esa terminal aérea, luego, indemnizar a los tenedores de bonos y que todavía faltan varios años para liquidarlos y por si fuera poco, la Auditoría Superior de la Federación estimó un daño patrimonial calculado en

más de 300 mil millones de pesos, aunque después ajustó a la baja.

El costo del AIFA hay que sumarlo también al daño patrimonial.

Luego vino la degradación al perder la categoría 1 de seguridad aérea por parte de la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos, y que, no obstante las promesas del presidente de remediar a la brevedad las observaciones que hiciera esta agencia, ya pasaron 18 meses y a la fecha siguen impedidas las líneas aéreas mexicanas de abrir nuevos vuelos a Estados Unidos, no obstante contar con 80 aviones de última generación adquiridos recientemente por Aeroméxico, Viva Aerobus y Volaris.

Al no cumplir con los estándares mundiales de seguridad en la aviación que impone esa agencia y a pesar del optimismo que prevalece en la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, que encabeza Jorge Nuño, por recuperar la máxima categoría de seguridad aérea de Estados Unidos, la verdad es que se mantiene la desconfianza para que se logre el estatus máximo de seguridad, en virtud de que muchas de las observaciones tienen que ver con la asignación de presupuesto para remediar las fallas encontradas, y como estamos en

tiempos de la austeridad franciscana, que no es otra cosa que solo fundear la construcción de las tres obras insignia del presidente, así como los programas de política social con tintes electorales, pues resulta difícil creer que van a proporcionar el presupuesto requerido.

En tiempos de Felipe Calderón se perdió la categoría 1, pero se logró recuperar en cuatro meses; ahora con este gobierno ya pasaron 18 meses y todavía no se vislumbra para cuándo se logre.

Son tres temas en los que debe trabajar el gobierno de AMLO para recobrar la categoría 1: cambios en la Ley de Aviación Civil y sus reglamentos, el presupuesto para la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) y el Plan de Acción Correctiva de seguridad aérea operacional.

Y por si faltara algo para darle la puntilla a la aviación comercial, se han enviado a la Cámara de Diputados por parte del presidente reformas a la Ley General de Aviación Civil y Aeropuertos para que aerolíneas extranjeras puedan cubrir destinos dentro de nuestro país, una vez que lleguen a territorio nacional, el famoso cabotaje.

Esta propuesta de AMLO para permitir el cabotaje a aerolíneas extranjeras para que realicen

vuelos comerciales en territorio nacional, cediendo con ello el espacio aéreo, en detrimento de las líneas aéreas nacionales, es más producto del resentimiento que de razones comerciales, ya que si las líneas de aviación mexicanas no quieren volar al AIFA, es porque se carece de la conectividad terrestre, además de que no se tienen las salas necesarias para el ascenso y descenso de pasajeros y claro, porque no hay demanda.

Si en 1853, el peor presidente que ha tenido México, Antonio López de Santa Anna, cedió la mitad del territorio nacional a Estados Unidos, ahora, otro López, pretende hacer algo similar, con permitir que las líneas aéreas extranjeras penetren en espacio aéreo mexicano y se apropien de la mayoría de las terminales aéreas del país.

Esperemos que el bloque opositor en el Congreso impida el cabotaje de líneas extranjeras; de hecho, se ha reconocido el efecto pernicioso que tendrá la medida y por ello, según palabras de Ricardo Monreal, pastor de los senadores de Morena, se reunirán con expertos y todos los afectados para escuchar sus opiniones.

Y si no se logra frenar el cabotaje en el Poder Legislativo, pues está la Suprema Corte de Justicia de la Nación.