



Cabotaje aéreo y los cuentos de hadas

Rosario Avilés

raviles0829@gmail.com



Prometer que el Cabotaje Aéreo bajará las tarifas es como creer que el Cuento de Hadas se hace realidad, sólo porque vimos la película de Disney. En realidad, el Cabotaje es tan malo que no hay país en el mundo que lo adopte, a menos que tenga una situación desesperada o exista un entorno multilateral que lo contenga y lo regule adecuadamente, lo cual es inexistente en México.

La peregrina idea de que aerolíneas serias como American Airlines, United, Delta, Lufthansa, Air France, KLM, LATAM, Avianca, estarían interesadas en operar las rutas internas (sobre todo desde AIFA) es tan falso como que el hada madrina solucionará todo. En primer lugar, estas empresas conocen el mercado mexicano y las mil y un dificultades con que a diario lidian las aerolíneas mexicanas.



Además, como empresas serias que conocen el marco jurídico internacional, saben que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) desaconseja este mecanismo y, además, exige real y efectiva reciprocidad. ¿Se imaginan a Volaris haciendo el Toulouse-Paris? ¿a Viva Aerobús Los Angeles-Nueva York? ¿A Aeroméxico el Shanghai-Beijing? Ellos tampoco.

Es por ello que, en días pasados, la Cámara Nacional del Aerotransporte (Canaero), donde participan 45 aerolíneas nacionales y extranjeras (entre ellas las mencionadas más arriba) se opuso rotundamente a introducir en la nueva legislación de aviación la figura del Cabotaje.

De esta forma, coincidieron con las 11 organizaciones profesionales y sindi-

cales que conforman el Frente en Defensa de la Aviación Nacional (FDAN), en rechazar semejante atrocidad. Varios diputados de Morena ya han comprendido que aprobarlo sería abrir la puerta a las aerolíneas patito, domiciliadas en el Caribe o en países cuya aviación es incipiente, que estarían lesionando a la aviación mexicana, tal vez para siempre.

La bruja del cuento hoy parece ser la Tarifa de Uso Aeroportuario (TUA), a la cual se le atribuyen las causas del precio de los boletos. Pero eso es otra premisa engañosa si ponemos a la mencionada tarifa en su justa dimensión.

Un boleto de 1,000 pesos con una TUA de 600 sí puede tener un peso grande, pero no todos los boletos cuestan 1,000 pesos y menos en temporada alta, además de que las tarifas “bajas”

(del llamado bajo costo) muchas veces se ven abultadas por los cobros extras de equipaje, por los costos de cambios y otros servicios que se adicionan.

Además, el esquema de negocios de la industria aeroportuaria es muy diferente al de las aerolíneas; sus inversiones son muy altas, de muy largo plazo y hay obligaciones de inversión muy claras. La infraestructura pertenece al Estado mexicano, que, además, recibe contraprestaciones e impuestos de la rentabilidad lograda.

En otras palabras, todos tienen un pedacito de la historia. Nadie es “culpable” de que la industria aérea tenga una estructura de costos que no es ni simple ni barata. El costo del combustible puede llegar a ser muy pesado; los impuestos y tarifas se agregan a esto; las rentas de aeronaves, las refacciones, los servicios auxiliares, etc., son parte de un entramado que no puede ser rebajado por decreto.

LO OÍ EN 123.45:

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. ●