



Veranda

Carlos Velázquez

carlos.velazquez.mayoral@gmail.com

La Categoría 2 podría extenderse hasta fin de año

Cuando el presidente **Andrés Manuel López Obrador** anunció en la *mañanera* que ya no se incluirá el cabotaje en la reforma a la Ley de Aviación Civil (LAC), los capitanes de las aerolíneas mexicanas respiraron más tranquilos.

Tanto, que la Cámara Nacional de Aerotransporte (Canaero) hizo un reconocimiento público y aplaudió la decisión del mandatario.

Una verdadera historia “para la araña”, pues el jefe del Ejecutivo creó un problema donde no lo había y cuya consecuencia, de hecho, fue que se detuviera la reforma legal, sin la cual México no regresará a la Categoría 1 en seguridad de la aviación civil en Estados Unidos.

Pero dentro de todo, la historia puede tener un final feliz o no tan feliz y, aunque ya está avanzado, el partido de este sexenio hizo una de las poquísimas negociaciones exitosas que ha conseguido el sector privado con el gobierno federal.

En realidad, quienes vivieron de cerca este episodio, saben que el artífice fue **Jorge Nuño**, secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, quien, en un acuerdo con el Presidente, le dio todos los argumentos para abortar el cabotaje.

“Oye, jefe, yo creo que el cabotaje no logrará lo que estás buscando”, le dijo.

Las intenciones del mandatario eran buenas, darle más operatividad al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) y mayor conectividad a destinos a los que les urgen vuelos.

Pero con las reglas de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), a la que pertenece México, no era viable el cabotaje selectivo ni tampoco darle reciprocidad a México, así es que este asunto se podría atorar hasta el próximo sexenio.

La Canaero se abstuvo de entrar en una confrontación con el presidente **Andrés Manuel López Obrador** y, además, el

organismo que preside **Diana Olivares** fue receptivo cuando el propio **Nuño** y el subsecretario de Comunicaciones, **Rogelio Jiménez Pons**, propusieron que la historia se cerrara con el gesto del reconocimiento de las aerolíneas, como una señal de que el sector aeronáutico y el Poder Ejecutivo están trabajando juntos.



Ahora, el problema es que sólo quedan 15 días para que la Cámara de Diputados apruebe la reforma a la Ley de Aviación Civil y eso no es muy seguro, pues en medio está la agenda de los legisladores y hasta su capacidad técnica para terminar a tiempo la reforma legal.

Si resulta, como es bastante posible, que el tiempo se escurra hasta el 30 de abril sin lograrlo, entonces el asunto se saldría del ámbito de la dependencia.

Un período extraordinario implicaría negociar y hacer concesiones a los partidos de oposición y el único que podría lograrlo sería el propio **López Obrador**, y este personaje de naturaleza política no es muy seguro que tenga entre sus prioridades rescatar a las aerolíneas de la ignominia de la degradación en Estados Unidos. De ocurrir esto, la ley sería revisada hasta septiembre y ello implicaría que, en el mejor de los casos, México regresaría a la Categoría 1 hasta finales del año.

Los funcionarios del más alto nivel de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes saben que el peligro es real, pero nunca lo reconocerán públicamente, pues es el panorama menos deseado por las aerolíneas mexicanas.

Pero, sin duda, es muy posible que durante varios meses más las aerolíneas mexicanas sigan sin abrir nuevas rutas hacia Estados Unidos, mientras las compañías de ese país ya tienen casi 40 nuevas conexiones hacia México.

Sólo quedan 15 días para que la Cámara de Diputados apruebe la reforma a la Ley de Aviación Civil.
