



PERIÓDICO	PÁGINA	FECHA	SECCIÓN
EL ECONOMISTA	30	18/04/2023	COLUMNAS Y ARTÍCULOS



## Despegues y Aterrizajes

Rosario Avilés  
raviles0829@gmail.com

# ¿Y la Categoría 1, apá?

Una vez liquidado el asunto del Cabotaje del que, afortunadamente para todos, el gobierno federal se desistió, lo que queda pendiente en el futuro inmediato es recuperar la Categoría 1 de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA), para lo cual, dijeron en su momento las autoridades aeronáuticas y de la SICT, sólo faltaba la aprobación de las leyes de Aviación Civil y de Aeropuertos, enviadas conjuntamente el 15 de diciembre del año pasado. Es presumible que se haya modificado esta iniciativa y que la nueva versión esté llegando a la Cámara de Diputados en estos días.

Y, por el camino, esperemos que a la nueva versión se le hayan quitado otros apartados que también estorban a la buena marcha de la industria aérea, aunque no en la magnitud que lo hacía la figura de Cabotaje. Nos referimos a ciertos artículos como el que dice que una concesión de transporte aéreo puede retirarse si la aerolínea sobreviene vuelos o los grilletes que se le están poniendo a los tripulantes, que podrían ser castigados casi por cualquier cosa.

Pero más allá de estos puntos, lo verdaderamente importante es que, de verdad, los inspectores y auditores de la FAA le pongan palomita a los avances que se han alcanzado en las 28 observaciones y las 39 no conformidades que se encontraron en las inspecciones y que ello se traduzca en la recategorización.

Obtener la Categoría 1 es indispensable para que las aerolíneas mexicanas puedan crecer en rutas, frecuencias y flotas, en un mercado bilateral fronterizo que, hoy en día, es el más im-

portante del mundo. En términos de pasajeros aéreos estamos hablando de 35 millones de viajeros y la pérdida de mercado no ha sido menor: entre el 25 de mayo de 2021, día en que el país fue degradado a Categoría 2 hasta el día de hoy, las aerolíneas de Estados Unidos han anunciado 35 nuevas rutas, lo que muestra la importancia de este negocio.

Ojalá que el único escollo sea la normatividad, la cual puede salir adelante en un par de semanas a más tardar, porque si de ahí se deriva que no hay recategorización hasta no estar seguros de que la nueva Ley sea aplicable, entonces estaríamos viviendo un infierno de incertidumbre. Y es que la normatividad mexicana, al menos en materia de aviación, no es mala, aunque sea perfectible. El problema es su aplicación. Es aquí donde la mayoría de los funcionarios se pierden, en parte por falta de recursos suficientes para tener más técnicos e inspectores, capacitación de buen nivel y sueldos competitivos, para evitar la rotación de personal que en ciertos momentos ha sido escandalosa.

Pero también en seguir al pie de la letra los procedimientos y evitar casos de opacidad o de discrecionalidad como los que se han visto en el otorgamiento de licencias, en los exámenes médicos o como el que ahora se presenta en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México donde el uso de *slots* había sido un verdadero galimatías y hoy que se quiere poner orden se genera un caos.

Todo ello se podría subsanar con un ejercicio real para construir la política de Estado en esta materia, con el compromiso de todos los actores.