



El cabotaje no es traición a la patria

La 4T ha fracasado en varios frentes, pero en uno de ellos el descalabro ha sido de proporciones enormes: la transformación que ha pretendido el presidente Andrés Manuel López Obrador en materia de aviación.

El arranque de esta crónica de una catástrofe anunciada fue desde antes de llegar a la Presidencia, cuando como presidente electo, López Obrador decidió cancelar el NAIM que estaba ya con un avance del 30 por ciento en su construcción.

En su lugar y a pesar de toda la información que recibió de MITRE, una organización de especialistas en diseño de espacio aéreo, en la que claramente apuntaron que operar el aeropuerto Benito Juárez en conjunto con el AIFA implicaría un espacio aéreo demasiado complejo, el Presidente se empeñó en la construcción del AIFA. Otros análisis señalaban que el diseño del AIFA tendría que hacerse del aire al suelo, como cualquier nuevo aeropuerto, y que si el AIFA llegaba a tener 10 operaciones por hora, tendrían que coordinarse los vuelos entre ambos aeropuertos, demorando vuelos de uno para que el otro pudiera operar. Así, la saturación del Benito Juárez no podía solu-

cionarse con el AIFA.

A casi 7 meses de la inauguración del AIFA, *Proceso* sacó un reportaje en el que apunta que este nuevo aeropuerto que AMLO califica como el mejor del mundo ha tenido menos pasajeros que las visitas que ha recibido el Museo del Mamut en el mismo lugar: 201 mil pasajeros vs 373 mil visitantes.

Por ello el presidente López Obrador instruyó a la Sedena, que tiene a su cargo la operación del AIFA, a incrementar las operaciones aéreas para que pase de un promedio de 30 operaciones diarias a 120 para el cierre de este 2022. El documento con esta instrucción presidencial forma parte de lo filtrado por los hacktivistas Guacamaya.

Para cumplir con este deseo presidencial, la Sedena está contemplando permitir el cabotaje, es decir, que líneas aéreas internacionales operen vuelos entre dos destinos nacionales. Por ejemplo, que Turkish Airlines pueda volar del AIFA a Cancún a pesar de que la Ley de Aviación Civil de México lo prohíbe en su artículo 17bis.

Todo esto ocurre en el mar-

co de la pérdida de categoría 1 de la Administración Federal de Aviación de EU, la FAA, que degradó a México desde el 25 de mayo del 2021 porque no cumplimos con los estándares de seguridad de la OACI. Esto impide que las líneas aéreas mexicanas abran nuevos destinos a EU.

Fernando Gómez Suárez, especialista en aeropuertos y aviación, ha dicho que el cabotaje sería el acabóse para las aerolíneas mexicanas,

ya que la más chica estadounidense tiene más aviones que toda la flota mexicana en su conjunto.

Curioso que el Presidente, que en el sector energético acusa hasta de traidores a la patria a los legisladores que no aprobaron la LIE (Ley de la Industria Eléctrica) diciendo que prefieren apoyar a las empresas extranjeras como Iberdrola antes que a Pemex y CFE, en materia aeronáutica esté dispuesto a golpear a las líneas aéreas nacionales y premiar a las extranjeras con tal de ponerse la medalla de que el AIFA es viable.

Apostilla:

Por si el fracaso del AIFA no fuera suficiente, las otras dos grandes obras de infraestructura de este gobierno están en problemas. La refinera de Dos Bocas volvió a quedar bajo el agua con las lluvias del domingo y lunes y el Tren Maya quedará trunco. No llegará hasta Campeche porque el tramo Xpujil-Chetumal se ha complicado ante las exigencias de los comisariados ejidales. ●

www.anapaulaordorica.com

@AnaPOrdorica

Curioso que el Presidente esté dispuesto a golpear a las líneas aéreas nacionales y premiar a las extranjeras.