



# El cabotaje impactaría a todo el sector, dicen opositores

El Frente por la Defensa de la Aviación Nacional acusó que la reforma no se limita al AIFA

## 2.4

### MILLONES DE VIAJEROS

La meta era que el AIFA movilizara a 2.4 millones de pasajeros, pero se quedó debajo de los 700 mil.

ALDO MUNGUÍA  
amunguia@elfinanciero.com.mx

La idea de que permitir el cabotaje en el país sólo sería para operaciones desde y hacia el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) no es correcta; en cambio, la medida, impulsada por el presidente, sería aplicada a todos los aeropuertos y, ante ello, las afectaciones permearían a todas las líneas aéreas en el país, refirió el capitán Ángel Domínguez, presidente del Frente por la Defensa de la Aviación Nacional.

El cabotaje, —que es la operación de una ruta aérea entre dos naciones por una aerolínea extranjera no perteneciente a ninguno de esos países—, actualmente se encuentra prohibida en México, pero se busca autorizarlo en 2023.

En entrevista, el también presidente del Colegio de Pilotos Aviadores de México (CPAM) detalló que la reforma a las leyes de aeropuertos y aviación civil no contempla una acotación que puntualice que las líneas aéreas extranjeras sólo podrían usar la terminal recién inaugurada para operar dentro del país o hacia otro destino que no sea el de

su origen como aerolínea.

“No pueden abrir el cabotaje sólo para una aerolínea o para un aeropuerto o una sola ruta, porque en la iniciativa de ley lo vuelve más complejo, porque no habla de aerolíneas extranjeras, habla de permisionarios extranjeros, incluso le está abriendo la puerta al cabotaje de aviación general (privada)”, comentó Domínguez a *El Financiero*.

La iniciativa de reforma a las dos leyes que regulan la aviación y los aeropuertos fue enviada a la Cámara de Diputados de último momento en 2022 y, el objetivo, según el presidente, es que bajen los boletos de avión, pero también que se estimule la demanda del aeropuerto ‘Felipe Ángeles’, que no ha podido llegar a los niveles de pasajeros inicialmente presupuestados.

No obstante, la industria aérea ha mostrado su total rechazo al cabotaje porque, aseguran, afectará de

### EN CONTRA

La implementación del cabotaje aéreo no quedaría sólo en el AIFA y permearía a todos los aeropuertos.

#### Abierta

La reforma a las leyes de aeropuertos y aviación civil no contempla una acotación que puntualice al AIFA como único para cabotaje.

#### Complejo

No habla de aerolíneas extranjeras, habla de permisionarios extranjeros, incluso le está abriendo la puerta al cabotaje en general.

#### Afectados

Las líneas aéreas nacionales que no podrían competir con los menores costos operativos que tienen las extranjeras.

Fuente: CPAM

forma negativa a las líneas aéreas nacionales que no podrían competir con los menores costos operativos que tienen firmas extranjeras.

Domínguez agregó que el escenario para la industria aérea mexicana es complicada: no sólo la autoridad aeronáutica fue degradada a categoría 2 hace casi 20 meses, sino que, ahora, el gobierno busca abrir

los cielos a las empresas extranjeras y, al mismo tiempo, crear una aerolínea del Estado para competir con las privadas.

“Viene la competencia desleal, sin una política pública que dé certeza y, por otro lado, el tema de los usuarios, el ambiente

de la aviación está complejo porque no hay reglas claras”, lamentó Ángel Domínguez.

La industria aérea no ha recibido ninguna interlocución con el gobierno, por lo que el objetivo es concientizar a los legisladores para mostrar los perjuicios que causaría la aprobación del cabotaje.