



En leyes de Aviación y Aeropuertos, ganan la moderación y las Fuerzas Armadas

Luis Miguel González



Caja fuerte

Luis Miguel González

lmgonzalez@eleconomista.com.mx

En leyes de Aviación y Aeropuertos, ganan la moderación y las Fuerzas Armadas

¿Se acabaron los tiempos de aprobar las leyes sin cambiar un punto ni una coma? Parece que sí, cuando vemos lo que está pasando con las iniciativas de Aviación y Minería. Hay un nuevo ritual o, si ustedes prefieren, una nueva coreografía. Una primera versión muy radical pone en guardia y/o en modo paranoico a una industria. Esta primera versión sirve para colocar el tema en el escaparate de la discusión pública. Sirve también para que el presidente instale su narrativa de ruptura o contraste con el pasado neoliberal y pone contra la pared a quien quiere criticar la iniciativa. Cuando todo indica que será un todo o nada, blanco vs negro, aparece en escena una segunda versión, donde se quitan muchas de las espinas. Esta es más moderada, pero con el sello lpezobradorista bien puesto. Eso sí.

En la ley de aviación, quedó fuera el cabotaje que hubiera dado una estocada a las aerolíneas mexicanas que sobreviven como Volaris, Aeroméxico y Viva Aerobús. El cabotaje aéreo permitiría que aerolíneas extranjeras “complementaran” sus viajes internacionales con rutas nacionales, un mercado que hasta ahora está reservado a nacionales. En el corto plazo, bajarían drásticamente los precios. A la larga acabarían con las aerolíneas nacionales, que son mucho más pequeñas que las estadounidenses. Si sumamos todos los aviones que tienen las aerolíneas de bandera mexicana, no llegan a ser ni siquiera la mitad de lo que tiene una aerolínea de Estados Unidos, como United, Delta o American. La cámara de la industria aérea y los sindicatos de la industria alertaron sobre los riesgos y lo insólito de la iniciativa: en América Latina, sólo Perú se atrevió a hacerlo así y al final se quedó sin aerolíneas “nacionales”.

En materia de aviación, el Congreso reci-

bió propuestas de cambios a dos leyes. La de aviación civil y la de aeropuertos. En ellas, toma forma legislativa uno de los proyectos que han obsesionado al presidente en fechas recientes: convertir al Ejército en protagonista de los cielos. La propuesta hace caso omiso de las opiniones de la Comisión Federal de Competencia Económica y hace los cambios para que un actor pueda ser propietario de una aerolínea y controlar un grupo aeroportuario. Esto elimina un obstáculo para la participación de las Fuerzas Armadas como un jugador relevante en la operación de la aviación comercial y la infraestructura aeroportuaria.

Está previsto que a finales del 2023 esté operando la aerolínea del Ejército. Las Fuerzas Armadas administran el AIFA, además de los aeropuertos de Tulum, Chetumal, Palenque y Campeche. La Marina también tendría su grupo aeroportuario (Casiopea), donde la joya de la corona sería el aeropuerto de la Ciudad de México. Eventualmente, esto podrá significar algún conflicto de interés, por ejemplo, si el administrador del aeropuerto le da ventajas a la aerolínea de la cual es socio.

La propuesta de cambios legislativos en aviación y aeropuertos reflejan la preocupación por recuperar la Categoría 1, en las evaluaciones que hace la autoridad federal de aviación civil de Estados Unidos. Esta categoría se perdió en mayo de 2021 y ha pegado a la industria aérea mexicana. Las aerolíneas no pueden abrir nuevas rutas hacia Estados Unidos. Esta es una de las muchas razones por las que el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles no puede despegar.

Para recuperar la Categoría 1, la iniciativa propone otorgar más facultades a la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), en tareas como verificación y seguridad operacional; investigación regulatoria de accidentes e incidentes; creación de un área de medicina de



PERIÓDICO	PÁGINA	FECHA	SECCIÓN
EL ECONOMISTA	2-47	21/04/2023	COLUMNAS Y ARTÍCULOS

aviación para evaluar al personal técnico aeronáutico. La propuesta de Ley pone al día y armoniza las características técnicas de los aeropuertos con base a la regulación internacional de Aviación Civil. Prevé la elaboración de un programa maestro de desarrollo y un programa indicativo de inversiones para garantizar la calidad operacional de los aeropuertos.

¿Será suficiente esto para recuperar la Categoría 1? No, si no hay una revisión al al-

za del presupuesto. Hay que recordar que el gasto de operación de la AFAC pasó de 160 millones en 2015 a 26 millones en 2021. En 2022 y 2023 ha habido una recuperación, pero sigue por debajo del nivel que tenía hace una década. Además, 90% del presupuesto de la agencia va para nómina. *Last but not least*: en esta recategorización, la última palabra la tiene Estados Unidos. ¿Qué señal mandará nuestro vecino?