

**Primer  
Plano****“Iniciativa de  
cabotaje aéreo  
resulta ambigua”**

• Falta equidad en la competencia entre nacionales y foráneas.



No hay objetivos claros: fomenta el uso del AIFA, no el cabotaje aéreo”.

Rodrigo Pérez-Alonso,  
DIRECTOR CANAERO.

**Iniciativa tiene ambigüedades: analistas**

# Ven saldo negativo con cabotaje aéreo

• Aerolíneas mexicanas no están en igualdad de condiciones para competir con sus pares extranjeras, que podrían aplicar prácticas *dumping*, alertan

Alejandro de la Rosa  
de@andrio.delarosa@eleconomista.mx

Una semana después de que se presentó el decreto que reforma, adiciona y deroga disposiciones de la Ley de Aviación Civil para permitir el cabotaje en México (transporte de pasajeros, carga, correo o una combinación de estos entre dos puntos del país por parte de aerolíneas extranjeras), la industria argumenta más daños que beneficios, además de ambigüedades.

*Dumping* (que es una práctica consistente en establecer tarifas por debajo de costos), competencia asimétrica, pérdida de empleos y eventual colapsos financieros se han referido como consecuencias en diversos espacios por parte de

la Cámara Nacional de Aerotransportes (CANAERO), el Frente por la Defensa de la Aviación Nacional (FEDAN), que incluye sindicatos y colegios, y especialistas.

Ante la eventual afectación, piden a las autoridades reguladoras del sector que se escuche su opinión técnica antes de que se apruebe la modificación, que tiene como objetivo inicial generar más operaciones en el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), en donde se esperaba de acuerdo con su plan de negocios cerrar el presente año con 120 operaciones de despegue y aterrizaje, cuando a la fecha se promedian alrededor de 60.

En el documento enviado por el presidente Andrés Manuel López Obrador a la Cámara de Diputados se precisan en un nuevo artículo las



cinco condiciones que deberán cumplir, ante la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), las empresas extranjeras.

Sin embargo, hay dudas sobre su aplicación, sus efectos e incluso se reitera que se viola un convenio internacional que México firmó y está vigente.

“No es claro el objetivo de la iniciativa. Se abre el cabotaje, pero deja a favor de la autoridad hacerlo o no. No hay criterios claros. Se entiende que es para fomentar el uso de aeropuertos que tengan capacidad técnica y operativa y rutas de interés estratégico, con eso se puede entender que están partiendo de atrás para adelante: no se quiere fomentar la competencia sino fomentar el cabotaje para impulsar el AIFA”, comentó Rodrigo Pérez-Alonso, analista del sector y ex director de la Canaero.

**Sin pasajeros no hay rutas**

Un ex directivo de una aerolínea nacional que pidió no ser mencionado destacó en entrevista que la aviación es un negocio y como tal funciona, por lo que no es posible abrir una ruta si no hay una demanda que la justifique (incluso en el mismo AIFA se tuvo que cerrar ya la operación a Villahermosa por los bajos niveles de ocupación).

“Una de las grandes preguntas es: ¿Cómo convencemos a una aerolínea extranjera que venga a perder dinero en una ruta? Pensemos en abrir AIFA-Campeche o AIFA-Loreto, claramente esas rutas nadie la va a volar por ahora, pues no hay demanda. En ese caso como incentivo se podría dar oportunidad de que hagan cabotaje en otras rutas de mayor interés como a Cancún, Monterrey o Guadalajara y eso sería muy peligroso para las empresas locales”, comentó.

Desde su perspectiva, la apertura del mercado doméstico, misma que no tienen los mercados aéreos de Estados Unidos y Canadá (los socios comerciales de México en el Tratado México-Estados Unidos-Canadá, conocido como T-MEC), por ejemplo, no está cuidada y deja abierta la puerta a futuras afectaciones para las empresas y consumidores locales.

“Es claro que ahora no hay demanda adicional y las aerolíneas locales están atendiendo la que hay y preparándose para lo que viene, mejor se les debería de apoyar. Así como se plantea el cabotaje puede ser que las firmas extranjeras saquen del mercado a las nacionales si ponen en operación sus enormes flotas aquí,

porque son su competencia en las operaciones internacionales y podrán las tarifas que quieran”, explicó el ejecutivo.

**Dumping y cabotaje**

Para Rodrigo Pérez-Alonso, el daño iría más allá, por lo que es necesario que el gobierno y los legisladores escuchan la voz de la aviación para que no se destruya la industria.

“México quedaría en desventaja total ante aerolíneas que pueden hacer dumping, por ejemplo, una de Europa, una del Oriente Medio o una China. Les sería fácil porque no tienen que pasar por los requisitos legales de abrir su mercado de forma recíproca y eso genera problemas. Si los chinos quieren volar a un nuevo destino de México, ya no tendrían que pedir permiso sino llegar a un punto del país y de ahí hacer el cabotaje”, refirió.

En todo el mundo, dijo, los gobiernos han cuidado a sus industrias con el propósito de tener un sano desarrollo, porque estas son tan sensibles, que el mínimo impacto las sacude y, a la postre, las empresas quiebran. En ese sentido, los acuerdos aéreos bilaterales que se han firmado con México no contemplan la posibilidad de cabotaje, ya sea unilateral o recíproco.

Como contexto de la propuesta para permitir el cabotaje, se debe destacar que el gobierno federal elaboró un plan de acción a corto, mediano y largo plazo para hacer que el AIFA tuviera más pasajeros y “alcanzar un punto de equilibrio financiero, consolidando la rentabilidad del mismo, así como conseguir el retorno de inversión”.

Con base en información de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), una de las acciones de largo plazo (previstas para el siguiente año y que se adelantó) es: analizar en un grupo de trabajo, la posibilidad de modificar el artículo 17 bis de la Ley de Aviación Civil, que permita prácticas de cabotaje aéreo a aerolíneas extranjeras, a través del permiso correspondiente por parte de la AFAC, como un mecanis-

mo que permitiría potenciar las operaciones aéreas en el AIFA.

Eso está en proceso y sujeto a debate.

En la iniciativa de reforma a la Ley de Aviación Civil y de Aeronavegación Civil, el presidente Andrés Manuel López Obrador y la Cámara de Diputados se proponen modificar el artículo 17 bis de la Ley de Aviación Civil para permitir el cabotaje aéreo a aerolíneas extranjeras.



No es claro el objetivo de la iniciativa. Se abre el cabotaje, pero deja a favor de la autoridad hacerlo o no. No hay criterios claros”

Rodrigo Pérez-Alonso  
ANALISTA DEL SECTOR

En la actualidad, son pocos los casos en los que se permite el cabotaje aéreo dentro de la Unión Europea una de las pocas excepciones que debió por la libre movilidad de personas y de capitales.



### El plan de la Sedena

En un documento proveniente de los Guacamaya Leaks, la Sedena establece acciones y metas "para dar cumplimiento a la Instrucción Presidencial para incrementar las operaciones aéreas en el AIFA". Algunas de estas son:



- Las acciones necesarias para que las aerolíneas de otros países (Emiratos Árabes Unidos, Portugal y Turquía), puedan realizar vuelos a los aeropuertos internacionales de Cancún-AIFA-Cancún-países de origen.



- Incrementar la cantidad de vuelos en el AIFA para obtener 120 operaciones aéreas diarias en el presente año.



- Llegar a un punto de equilibrio financiero, consolidando su rentabilidad y lograr el retorno de inversión al llegar a 160 operaciones aéreas diarias.



- Sería factible a través de una reforma legal, permitir el cabotaje aéreo, a través del permiso correspondiente.

### ¿Qué dice el Artículo 17 Ter propuesto en la Ley de Aviación Civil?

Las personas permisionarias extranjeras pueden solicitar a la AFAC la autorización correspondiente para realizar operaciones de transporte de las personas pasajeras, carga y correo, o una combinación de estas, entre dos puntos del territorio nacional. La AFAC autorizará dichas operaciones siempre y cuando la solicitud de la persona permisionaria extranjera cumpla con lo siguiente:

- Se atienda a causas de utilidad pública, interés público o seguridad nacional.
- Que la ruta sea de interés estratégico para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria del Estado mexicano.
- Contar con la opinión favorable del Consejo de Seguridad Nacional.
- Que el aeropuerto objeto de la solicitud cuente con capacidad técnica y operativa acreditable.
- Cumplir con los demás requisitos establecidos en la presente Ley y sus reglamentos.

El AIFA promedia unas 60 operaciones por día, de las 120 que esperaba para terminar el 2022 www.gob.mx/aifa