



MIGUEL ÁNGEL MANCERA

Cabotaje riesgoso

El 15 de diciembre pasado se presentó en la Cámara de Diputados una iniciativa que pretende modificar las reglas que impactan en el mercado aéreo en México lo que ha despertado algunas inquietudes entre analistas, expertos y participantes del sector. Uno de los objetivos de la reforma es abrir el mercado del aerotransporte nacional a competidores extranjeros a través de la prestación servicios aéreos por parte de dichas empresas, dentro de nuestro país, lo cual se conoce como cabotaje. El día de hoy esa actividad se encuentra restringida, puesto que las líneas aéreas que no sean de nacionalidad mexicana no pueden realizar vuelos entre dos aeropuertos que se encuentran en territorio mexicano, por ser mercado exclusivo para nacionales. Los argumentos a favor consisten en alcanzar una mayor apertura de mercado que supuestamente beneficiaría a los consumidores nacionales, sin embargo, se afirma que las empresas mexicanas que participan en el sector podrían verse afectadas por empresas extranjeras, cuyos costos de participación son menores, generando una desventaja que podría sacarlas del mercado. No olvidemos que el tamaño de los competidores de la industria aeronáutica estadounidense (quienes por razones de geografía serían los más interesados en extender sus operaciones en México) es mayor al de sus contrapartes mexicanas. Solo por poner un dato, de acuerdo con información de la Agencia Federal de Aviación Civil y la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos, la cantidad de aviones comerciales propiedad de las empresas norteamericanas en 2021 ascendió a 5,791, mientras que los que se encuen-

tran en poder de las compañías mexicanas es de 1,705. Es indiscutible que el mercado aéreo de nuestro país requiere acciones para ganar mayor competitividad. Sin embargo, la medida propuesta no necesariamente se traduciría en una mejora en la calidad y los precios de los servicios de transporte para los consumidores mexicanos. Asimismo, no debemos olvidar que las ventajas que obtendrán las aerolíneas extranjeras no serán recíprocas porque esta reforma a la ley no puede garantizar que los competidores mexicanos recibirán el mismo trato en los países de los que sean originarias las empresas que competirán con más libertad en México, ni tampoco asegura que accedan a los mismos beneficios que esas aerolíneas reciben de los gobiernos de sus países a través de subsidios, es decir, no habría un cabotaje recíproco. Por último, una de las grandes preocupaciones que saltan a la vista es que el sector aéreo es una industria controlada en su totalidad por competidores civiles y que requiere de estos para que siga funcionando; sin embargo, por las opiniones que han emitido los representantes de las organizaciones que agrupan a los trabajadores y empresarios que hacen su vida en esa industria, se observa que sus necesidades no fueron consideradas en las modificaciones propuestas. Es un giro de timón de 180° grados sin un estudio que lo sustente. El peligro de todo esto es que si la apuesta falla podríamos encontrarnos en la antesala de la tumba de la aviación comercial mexicana, por lo que sin duda se trata de un cabotaje de muy alto riesgo. ●

Senador de la República

Si la apuesta falla, es la antesala de la tumba de la aviación comercial mexicana.