



GENTE DETRÁS DEL DINERO

ADÁN Y EL CABOTAJE

POR MAURICIO FLORES

mflores37@yahoo.es Twitter: @mfloresarellano

La iniciativa de reformas a la Ley de Aviación Civil para abrir de par en par los cielos mexicanos a las aerolíneas extranjeras se ha vuelto, paradójicamente, un obstáculo para que la autoridad aérea mexicana recupere la Categoría 1, lo cual podría ocurrir hasta otoño de este año y no en el verano como era la expectativa original, esto de acuerdo a Peter Cerdá, representante de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Este día empieza su discusión en la Cámara de Diputados y es muy probable que vaya para atrás por generar el efecto contrario al que se buscó originalmente.

El problema es que en su iniciativa de reforma, Andrés Manuel López Obrador mezcló la apertura al cabotaje con las medidas necesarias a nivel legislativo para fortalecer las finanzas y la operación de la Agencia Federal de Aviación Civil..., lo cual ha rezagado, por calendario legislativo, cumplir las soluciones técnicas solicitadas por la Federal Administration Aviation que lleva Billy Nolen. Además, dentro de la mayoría del partido oficialista que lidera Ignacio Mier no todos los diputados están convencidos de que el cabotaje sea el método de "abaratarse los precios de los pasajes" y mejorar la conectividad aérea entre ciudades medias. De hecho, se sabe que a varios de esos legisladores, incluyendo a los de sus partidos satélites, no les gusta la idea de enfrentar, previo a las elecciones de 2023 y 2024, el activo

enojo que pilotos, sobrecargos, personal en tierra y prestadores de servicios sacarán a las calles en caso de aprobarse el cabotaje. El secretario de Gobernación, Adán Augusto López, ya había dado indicaciones de posponer para más adelante la discusión del cabotaje, tema que mañana se platicará, previo a la discusión parlamentaria, con los directivos de Aeroméxico, a cargo de Andrés Conesa, Viva Aerobus, de Roberto Alcántar, Volaris, que lleva Enrique Beltranena, y de otras 20 aerolíneas regionales y locales que han expresado su rechazo al cabotaje.

Más vale pájaro en mano... El gremio de pilotos que lidera Humberto Gual, el de sobrecargos encabezado por Ada Salazar, así como los trabajadores en tierra en el que Marco Calva lleva la voz cantan-

te, han mostrado que ellos serían —cerca de 1.5 millones de trabajadores directos e indirectos— los afectados inmediatos de una apertura sin reciprocidad que no tiene parangón en ningún otro lugar del mundo. Las aerolíneas agrupadas en la Canaero, que preside Diana Olivares, así como las aerolíneas latinoamericanas agrupadas en ALTA han cerrado filas con sus competidoras-alias de México para rechazar el cabotaje como la solución para bajar el precio de los boletos y mejorar la conectividad aérea del país. Pero no todo es rechazo a la apertura: las aerolíneas presentarán hoy esquemas viables para lograr los objetivos de buscar menor precio y mayor conectividad, al tiempo de recuperar este mismo año la Categoría 1 para la autoridad aérea mexicana. Ya le contaré.

Minerva y La Trifecta. Nadie sabe bien a bien dónde anda Javier Arreola, responsable de equipamiento de la subdirección de Abasto del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado. Llama la atención porque junto con César Rabadan y Victor Nava (de las direcciones de normatividad de salud y de infraestructura del instituto) eran conocidos como la "Trifecta Perfecta" y se ostentaban como "los operadores" de Almendra Ortiz, subdirectora de Administración del instituto. Lo que es sabido entre empresas proveedoras del Instituto es que la Trifecta atendió una di-

ligencia de la subdirectora de normatividad médica, Minerva Hernández Herrera, para operar con un intermediario, Savare Medika, la proveeduría de equipo de imagenología a Siemens (cuando se supone que la política de compras en el sector salud es evitar intermediarios) por 3,000 millones de pesos y por la que se pagó un inusual anticipo de 50% del contrato. ¿Y por qué tanto anticipo? El asunto, además de espinoso, toma un cariz político.

Luuna bajo la lupa. La empresa Luuna, tras ser fundada por un grupo de jóvenes, entre ellos Carlos D. Salinas, con una inversión de 1.5 millones de pesos, está en medio de una tormenta de mercado pues apenas en febrero pasado la Profeco, que comanda Ricardo Sheffield, evidenció la baja calidad de sus almohadas: un producto que ronda los 1,500 pesos, destinado a la clase alta, fue reprobado en calidad y junto a otras se le inició procedimiento de infracción a la ley. Ahora la empresa suma el despido injustificado de empleados, situación que se viene presentando desde hace seis meses..., y que ya no es ajena a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social de Luisa María Alcalde.

Esta columna con todo y columnista se toma unos días de asueto y amenaza con regresar el jueves 30 de marzo y continuar durante la Semana Mayor y Pascuas a puro pulmón.