



El secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, **Jorge Nuño**, asiste hoy a la Reunión Plenaria de Morena en la Cámara de Diputados y, aunque el foco político estará centrado en la participación de las corcholatas de AMLO, el que **Nuño** comparezca el primer día de la plenaria es señal de la prioridad que le darán a la iniciativa de reforma a la Ley de Aviación Civil y la de Aeropuertos.

La semana pasada, **Rogelio Jiménez Pons**, subsecretario de Transporte, tras su regreso de Washington, donde acompañó al secretario **Nuño** en las conversaciones que sostuvieron con la FAA, se reunió con los representantes de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores que encabeza el capital **Humberto Gual** y con el Colegio de Pilotos, que lleva **Ángel Domínguez**.

En general, entre aerolíneas integrantes de Canaero y los pilotos, la decisión de la administración de facilitar la apertura de la aviación civil al cabotaje de carga y transporte de personas pareciera estar orientado a ciertas rutas y aeropuertos, no al gran mercado, pero nada de eso se encuentra detallado en la propuesta de reforma que iniciará su discusión en la Comisión de Transporte el próximo jueves 2 de febrero. Para la industria, la incertidumbre aumenta.

El cabotaje y cielos abiertos, insisto, serán temas donde la discusión con los actores del sector social y privado está abierta y mientras éstos siguen rechazando, los representantes gubernamentales justifican diciendo que nun-

ca va a ser algo indiscriminado y que en la ley se introducirán muchos candados para que sólo se abran rutas por causa de interés nacional a ciertos destinos y áreas del país no conectados.

El otro tema controvertido de la propuesta es el relacionado con la propiedad aeroportuaria y la integración de la nueva Mexicana, de participación estatal, pues las tres medidas suponen competencia desleal.

En cuanto al fortalecimiento de la AFAC y de las atribuciones que un organismo de esta naturaleza debe tener, no hay cuestionamientos relacionados con la reforma, pero los directivos aéreos consideran necesario recurrir a la mesa de diálogo, la que se estableció con el secretario de Gobernación, **Adán Augusto López**,

para tratar el tema del cabotaje y la entrada en operación de la aerolínea estatal.

Las aerolíneas son el eslabón más débil de la cadena en el sistema de aviación civil y se pretende que el que puedan operar aeropuertos, podría fortalecer sus ingresos, sólo que tendría que modificarse el esquema de concesiones que se estableció en la administración **Fox**.

Por cierto, a **Nuño** le fue bien con las aerolíneas cargueras en su visita al AIFA del viernes pasado, pues no sólo mostró la infraestructura desplegada para almacenamiento y sistema de aduana, sino el avance que tiene el sistema de interconexión terrestre con los principales accesos de entrada en el Valle de México. Lo extraordinario es que hay intención de caminar con el sector privado y no con puro rollo.

**DE FONDOS A FONDO**

«UMSCA... El 26 de enero, unos días después del encuentro de subsecretarios de negociaciones comerciales, el presidente del Comité de Finanzas del Senado, **Ron Wyden**, y el republicano **Michael D. Crapo**, el miembro de mayor ranking en ese poderoso comité, enviaron una carta a la representante comercial de los Estados Unidos (USTR), **Katherine Tai**, demandando una acción más decidida para asegurar el pleno cumplimiento de las obligaciones que contrajeron México y Canadá en la última negociación del T-MEC.

Y sobre el tema de energía, que sigue sien-

do el más ríspido en la misiva señalada, resulta que, según la secretaria de Economía, **Raquel Buenrostro**, la ley que está vigente en materia de energía es la de 2014, porque los amparos de las empresas no permiten la aplicación de la reforma del 2021, y los permisos y trámites se han atorado porque hubo problemas con la pandemia de covid-19 y ya se están poniendo al corriente, además, como Pemex no tiene capacidad de almacenamiento suficiente, no puede producir únicamente DUBA y, sobre el reclamo de generadores privados por no interconectar su generación a CFE, pues el argumento es que ésta no tiene capacidad para recibir la energía, ¡O sea, puro choro!

EL ECONOMISTA | 30 DE ENERO DE 2023 | PÁGINA 1