

**■ CARLOS M. URZÚA**

El riesgo para México del cabotaje

Otra iniciativa gubernamental errónea. Otra política pública mal pensada que de legalizarse puede llevar a la quiebra a una industria nacional cuya primera empresa, la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, nació hace 101 años. El proceso de demolición se pondrá en marcha cuando se apruebe en el Congreso la iniciativa que modifica las leyes de Aviación Civil y de Aeropuertos para permitir, en particular, el cabotaje en México.

El término "cabotaje" es naval en su origen. En el sector marítimo es usado para clasificar los trayectos que siguen los barcos a lo largo de la costa de un país, navegando de cabo en cabo pero sin apartarse de la costa. Por extensión, en los sectores aéreos y terrestres ese término es utilizado para el transporte de personas o mercancías que se hace dentro de un determinado país, aunque solo en el caso de compañías extranjeras.

Por ejemplo, cuando Aeroméxico vuela de Guadalajara a Cancún eso se clasifica simplemente como un vuelo nacional. Y si lo hace de Monterrey a Houston, eso se clasifica como un vuelo internacional. Pero si Aeroméxico pudiera transportar personas o mercancías de Houston a Nueva York entonces se tendría un ejemplo de cabotaje. Esto último, por supuesto, no podría ha-

cerlo legalmente esa aerolínea, pues nuestros vecinos son todo menos ilusos.

Bueno, pues de ser aprobada la iniciativa presidencial por parte de nuestros legisladores, una compañía extranjera podría hacer lo anterior en México. Por ejemplo, United Airlines, esa gran aerolínea estadounidense que es altamente eficiente, podría no solo transportar personas de, digamos, Chicago a la Ciudad de México, sino también, aprovechando que el avión está ya en la capital, de la Ciudad de México a Tijuana.

Qué bien, pensarán quizás algunos de los mexicanos que viajan frecuentemente entre varias regiones del país, el servicio aéreo mejorará y las tarifas aéreas se reducirán. Pues, no necesariamente. Para empezar, la capacidad de los pilotos y sobrecargos mexicanos está más que acreditada. Y para terminar, el abaratamiento de los precios que resulten de una competencia entre las aerolíneas extranjeras y las nacionales sería temporal, pues estas últimas pronto acabarían en cuidado intensivo.

¿Por qué? ¿Por qué Aeroméxico no podría competir al tú por tú con United Airlines? No por una incapacidad de los mexicanos, sino por lo que se conoce como economías de escala. Los costos unitarios de una empresa

del sector aéreo se reducen de manera sustantiva a medida que crece su mercado, simplemente porque pueden amortizar más rápido sus costosos aviones. Una aerolínea estadounidense tiene ya de por sí un mercado inmenso en su país, por lo que el de México sería tan solo el postre.

Si Aeroméxico pudiera hacer cabotaje en Estados Unidos, quizás podría competir atrayendo a la gran comunidad mexicana que reside allá. Pero legalmente no lo podría hacer, pues, como se mencionó, nuestros vecinos son todo menos ilusos.

De pasar esa modificación de ley en el Congreso, miles de mexicanos altamente entrenados perderían de manera directa su empleo. De manera indirecta varios miles más verían afectados sus puestos de trabajo. Y un buen número de jóvenes que con mucho esfuerzo están estudiando para ser pilotos aviadores verían truncados sus sueños. Todo porque el gobierno quiere a toda costa que las aerolíneas hagan un mayor uso del AIFA. ●

Investigador emérito del SNI

**Miles de mexicanos
altamente entre-
nados perderían
su empleo.**