



GENTE DETRÁS DEL DINERO

MEJOR, EL CABOTAJE DE AUTOBUSES QUE DE AVIONES

POR MAURICIO FLORES

mauricio.flores@razon.com.mx Twitter: @mfloresarellano

Al cierre de este año es probable que las aerolíneas nacionales hayan movilizado 105 millones de personas a destinos en México y en el extranjero; y este 2022 es probable sumen 3,500 millones los viajes de personas transportadas en autobuses foráneos de ruta fija; entonces, si Andrés Manuel López Obrador busca beneficiar a la población de menores ingresos y mejorar la movilidad en territorio nacional, lo adecuado sería abrir el cabotaje internacional a autobuses –por ejemplo con Greyhound Lines, que encabeza David Leach– que la apertura total de los cielos del país.

Vaya, si el 97% de los mexicanos usa autobuses foráneos (y en ocasiones enfrentan tarifas elevadas y viajes extenuantes), tiene más sentido generar competencia a un sistema oligopólico que aun contando con poco más de 2,340 unidades económicas, se concentra en 6 empresas que fueron las más destacadas en las sanciones que la Comisión Federal de Competencia Económica, que representa, aplicó por prácticas monopólicas como la manipulación de precios y segmentación de rutas para evitar competencia. Tales empresas con mayor concentración de mercado y sancionadas por sus prácticas está ADO, que lleva Aldo Alarcón; Estrella Blanca, que dirige Gerardo Mora; Estrella Roja, de Eduardo Cué; IAMSA, que lleva Rodolfo Martínez; Senda, de David Rodríguez, y Pullman, a cargo de Marcos Campos.

En el caso de las aerolíneas son tres las de bandera mexicana, Aeroméxico que dirige Andrés Conesa, Viva Aerobus de Roberto Alcántara y Volaris dirigida por Enrique Beltranena y que de una u otra manera compiten con las aerolíneas internacionales. Y pese al impacto que sobre la industria provocó la pandemia de Covid-19, ninguna de las tres recibió apoyo gubernamen-

tal y salieron adelante con sus propios medios al punto que hoy cubren satisfactoriamente la conectividad aérea del país con 330 rutas y 353 aviones de nueva generación que ofrecen 73.6 millones de asientos; es decir, 10.5% de la oferta existente previo a la pandemia.

Pero la propuesta presidencial de apertura al cabotaje aéreo es sólo otro distractor: implica reformas constitucionales y de acuerdos bilaterales internacionales que no pasarán ni de chiste en la Cámara de Diputados y Senadores, ya que implica ceder soberanía territorial y arruinar una industria completa y la conectividad turística del país. Pero, finalmente, ese plan es otra herramienta de propaganda, de confrontación y polarización.

Alcalde, next. Ya se sabe de la evaluación que Palacio Nacional se hizo del aporte que cada secretario de Estado, gobernadores y legisladores hicieron para movilizar personas a la "Marcha con El Presidente" del pasado 27 de noviembre... y muchos no salieron bien parados, entre ellos la secretaria del Trabajo, Luisa María Alcalde, pues se esperaba una copiosa participación juvenil que no más no se concretó. Y que en base

al multimillonario programa de becas "Jóvenes Construyendo el Futuro" que ha dispersado la dependencia a su cargo, la expectativa presidencial era mucho más grande que la asistencia de 1.2 millones "oficialmente contados". La salida de Alcalde y su equipo de la STyPS incluiría los mandos del Fonacot, que lleva Laura Campaña, y que tampoco habrían hecho lo suyo. Y que en ese mismo tenor vienen cambios de gabinete con vista a las movilizaciones electorales 2023 y 2024.

Tijeretazo, Alito y el bloque opositor. Pues que en el sector empresarial –incluyendo en el siempre solícito Grupo de los 10 de Monterrey– se vio con buenos ojos la consistencia del bloque opositor que primero rechazó la reforma constitucional de López Obrador y que después no validó el "Plan B" que hace recortes operacionales y presupuestales al Instituto Nacional Electoral. Había duda sobre sí el líder del PRI, Alejandro Moreno, mantendría la cohesión con el PAN, PRD y MC luego de las acusaciones e intimidaciones oficiales a través de la gobernadora Layda Sansores, pero se cohesionó el bloque opositor; en la IP se apreció la relevancia de los contrapesos y de una gobernanza argumentativa que ayuda a mejorar la percepción política en el clima de inversión.

Marín Mollinedo en Aduanas. Tras cumplir sus tareas al frente del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec –preparación de vías y de puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz al 80%, así como obtención de predios para el desarrollo de una decena de parques industriales–, Rafael Marín Mollinedo tomó posesión como nuevo administrador general de aduanas en las oficinas del secretario de Gobernación, Adán Augusto López. Una tarea compleja y estratégica que requerirá de todo su talento. ¡En buena hora!