



Rechazan incluir cabotaje y aerolínea paraestatal

Aerolíneas piden que reformas en el sector se enfoquen en Categoría 1

• Representantes de aerolíneas, grupos aeroportuarios, pilotos y la propia autoridad expusieron sus puntos de vista en la Cámara de Diputados previo a la discusión de los cambios propuestos a la Ley de Aviación Civil y Ley de Aeropuertos

Alejandra de la Rosa
alejandra.delrosado@eleconomista.mx

La industria aérea nacional cerró filas para decir en la Cámara de Diputados que apoya los cambios propuestos a la Ley de Aviación Civil y Ley de Aeropuertos por parte del Poder Ejecutivo, requeridos para volver a Categoría 1 ante la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (FAA, por sus siglas en inglés) y precisar que los temas de cabotaje y la posibilidad de que haya una aerolínea paraestatal no están relacionados ni son requeridos.

En un foro realizado este martes, previo a la discusión de los proyectos de modificaciones, representantes de aerolíneas, grupos aeroportuarios, pilotos y la propia autoridad expusieron sus puntos de vista.

“La industria aplaude el compromiso y el esfuerzo de las autoridades por recuperar la Categoría 1. Gracias. Sin embargo, la iniciativa puede afectar gravemente la cadena de la industria de la aviación en tres temas: cabotaje, creación de aerolíneas en coparticipación paraestatal a través de asignación y la

supremacía de leyes”, dijo la presidenta de la Cámara Nacional de Aerotransportes (Canaero), Diana Olivares.

Dicha organización, que reúne aerolíneas nacionales e internacionales, empresas cargueras, taxis aéreos o prestadores de servicios en tierra, está compuesta por 51 integrantes. A pesar de que Volaris y VivaAerobus no forman parte de ella, en la reunión con diputados unieron su voz.

En su participación, el vicepresidente de Relaciones Institucionales de Aeroméxico, Cuitláhuac Gutiérrez, destacó la apertura para organizar el foro ante la necesidad de que vea a la aviación como un sector estratégico.

Como dos de los impactos de la degradación a Categoría 2, desde mayo del 2021, compartió que entre Aeroméxico, Volaris y VivaAerobus suman más de 80 aviones de última generación que no pueden operar en Estados Unidos y que se han perdido alrededor de 15 puntos de participación de mercado con respecto a las empresas estadounidenses.

“La iniciativa (de las dos leyes) en los términos que se propone no es lo que

está solicitando la FAA”, comentó.

En consecuencia, dijo que es necesario separar los temas que son prioridad para el gobierno y no para la industria.

El diputado presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, el panista Víctor Pérez, manifestó su interés de proponer en un dictamen las reformas relacionadas con volver a Categoría 1 (como dotar de mayor poder a la Agencia Federal de Aviación Civil, AFAC) y dejar temas como el cabotaje para mejores tiempos.

En representación de VivaAerobus estuvo su director, Juan Carlos Zuazua, quien refirió que, en este momento, por la confianza que se tiene en el país, hay pedidos de aviones por más de 10,000 millones de dólares para hacer frente al crecimiento esperado.

Para la gerente de Relaciones Institucionales de Volaris, María Mendizabal, la apertura unilateral para realizar cabotaje a firmas extranjeras difícilmente reducirá el precio de los boletos de avión. “No estamos cerrando a la competencia, pero lo queremos hacer con un piso parejo”, dijo.