



GENTE DETRÁS DEL DINERO

MEXICANA, ¿DÓNDE ESTÁ EL PILOTO?

POR MAURICIO FLORES

mauricio.flores@razon.com.mx @mfloresarellano

Si la nueva Mexicana de Aviación hubiese sido planeada por Mel Brooks, tal vez las situaciones contradictorias (y ridículas) serían menos: a una semana de que inicie vuelos la aerolínea estatal impulsada por Andrés Manuel López Obrador, los dos aviones militares B737-NG aún intentan acreditar horas de vuelo, operación y seguridad tipo comercial –porque los 10 artefactos arrendados original a Petrus no van a llegar a tiempo– para recibir su Certificado de Operación Aéreo (AOC)..., sin que sea público cómo ambos aviones militares obtuvieron Certificado de Aeronavegabilidad para transformarse en aviones comerciales cuando requiere el AOC emitido por la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC).

Este entuerto que recuerda el dilema huevo-gallina está enrollado con el asunto de los pilotos. Por definición, los pilotos militares no están habilitados para volar aviones comerciales y su transformación requiere de todo un protocolo de pruebas para acreditar lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que encabeza Salvatore Sciacchitano: haber recibido de la autoridad del país, en este caso de la AFAC, que encabeza el general Miguel Enrique Vallín, la licencia de Transporte Público Ilimitado (TPI), ya que los pilotos militares no necesitan licencia por operar aeronaves “de Estado”.

Sin esa licencia se genera un problema

gordo pues las aseguradoras, sin tal acreditación, se abstienen de dar cobertura a los aviones, pasajeros, carga y tripulación.

Y como suele suceder en el actual Gobierno, no es público si las licencias ya fueron expedidas a los pilotos militares. En el pasado reciente, los únicos militares autorizados para volar naves comerciales era el personal del extinto Estado Mayor Presidencial acantonados en el Hangar Presidencial. ¿La aerolínea estatal, a cargo del general Sergio Montaña, habrá recontratado a esos pilotos para salir del paso?

Y como aquí le contamos, los 10 chichisimos B787-NG contratados con Petrus no llegaron porque no había disponibilidad

en el mercado –probablemente empiecen a llegar en marzo próximo– y además de tomar los aviones militares como sucedáneos, se rentaron dos pequeños aviones Embraer 145 a Transportes Aéreos Regionales –TAR– donde el intermediario del arrendamiento, Luis Evia, hizo su Navidad al rentarlos al doble de precio.

A cielo revuelto ganancia de coyotes... ¿o cómo era?

Atajan trampas para patentes aduanales. En el jaleo de fin de año pocos vieron lo que resultó un revés legislativo para los actuales operadores de la Agencia Nacional de Aduanas de México. Resulta que por abrumadora mayoría de los integrantes de la Cámara de Diputados se aprobó el pasado 13 de diciembre reinstalar la figura de agente aduanal sustituto..., figura legal que había sido deshabilitada bajo el proyecto de crear nuevas patentes de agentes aduanales pero que, a raíz del mal cocido examen del 1 de diciembre para asignar nuevas patentes, está de regreso para evitar corrupción y “patentes a modo”.

La figura, nuevamente, habilitada permite a los agentes aduanales en funciones designen a sus sustitutos –ya sea por edad o exceso de trabajo– que cumplan con las habilidades técnicas y la solvencia moral que la ley impone, por lo que no tendrá mayor atractivo para los aspirantes a agente aduanal someterse a un examen deficiente donde la ANAM, a cargo de André Foullon,

redujo de 80% a 60% el nivel de aprobación para contar con personas suficientes a quienes entregar las patentes de agente aduanal.

Canacero rechaza pleito de EU. El consejero de Seguridad Nacional de Joe Biden, Jake Sullivan, recibió la semana pasada una airada carta de 11 senadores (encabezados por Tom Cotton y Sherrod Brown) acusando a los productores mexicanos de acero y productos acabados de este metal de competir deslealmente en el mercado de Estados Unidos. Curiosamente, esos senadores llevaron su pleito al plano de la seguridad nacional cuando el canon comercial les habría conducido a la USTR, de Katherine Tai. No es que se hayan equivocado de ventanilla, sino que buscan generar un conflicto donde no lo hay..., y que en el mejor de los casos serían los fabricantes de EU los que sacarían la peor parte de una controversia en el marco del T-MEC. La Cámara Nacional del Hierro y del Acero, la Canacero, que encabeza David Gutiérrez Muguerra, no se quedó impasible ante la acusación y devolvió la pulla: son los productores de EU los que obtendrán un superávit comercial de 3,300 millones de dólares este año al surtir 14.6% del mercado mexicano de acero, acotó la agrupación. Pero Canacero también destacó que más que rivales, los productores de ambos países son complementarios, aliados que juntos generan 40 mil puestos de trabajo por un comercio que cumple las reglas del juego.