

ANALIZAN FLEXIBILIZAR CONVENIOS AÉREOS

Quinta libertad, sólo donde no haya conectividad: DGAC

Alexandro Argudín explicó que sólo se permitiría recargar pasaje a líneas foráneas para cubrir destinos desatendidos; la medida, en análisis

Alejandro de la Rosa
EL ECONOMISTA

LA POSIBILIDAD de flexibilizar los convenios aéreos internacionales de México para mejorar la conectividad no busca afectar a las **aerolíneas** nacionales, pues se consideran destinos que no son atendidos por ninguna empresa, aseguró el titular de la Dirección General de **Aeronáutica** Civil (DGAC), Alexandro Argudín.

En entrevista, comentó que no se otorgará la quinta libertad aérea (que implica, por ejemplo que la línea aérea KLM vuele de Amsterdam a la ciudad de México, aquí suba pasaje y siga su viaje hasta Guatemala) en destinos como Miami, Nueva York o Houston, porque “les pegaría” a las firmas locales que hoy las opera. Hoy los vuelos internacionales sólo involucran a dos países (origen-destino).

“Hay varios operadores internacionales —más de cinco—, que están interesados en que se flexibilice la política de conectividad, aunque hay dos temas muy claros: lo que las **aerolíneas** quieren y lo que los países autorizamos, en esto estamos trabajando y a finales de año tendremos conclusiones. Hoy no es decisión tomada”, comentó.

Argudín precisó que otorgar

Para la ASPA, el otorgar quintas libertades pondría en situación de riesgo a las aerolíneas nacionales.

la quinta libertad no es un asunto nuevo, incluso en más de la mitad de los 48 convenios que tiene firmados México existen, pero no se aprovechan porque son destinos que nos les interesa a los jugadores.

Aunque en principio se podrá dar la nueva estrategia de flexibilidad en el aeropuerto de Toluca, dijo que después se llevaría a las terminales de Guadalajara, Tijuana o Monterrey, donde haga falta.

El funcionario recordó que los beneficios también serán para firmas nacionales, por ejemplo, si se otorga la libertad para la ruta México-París-Londres, destinos a los que llega Aeroméxico, en el momento que Volaris o Interjet tengan capacidad, también la usarán.

FORO DE ANÁLISIS DE PILOTOS

Para el experto en Asuntos Técnicos de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA), Francisco Ortigoza, el hecho de otorgar la quinta libertad aérea no significa crear nuevos mercados

“nada más porque sí”, por tanto no es la pronta respuesta a la falta de conectividad en el país.

“Hoy, la apertura de cielos es muy peligrosa, porque ponemos a las **aerolíneas** nacionales en una posición endeble”, comentó en la víspera del foro “Modernización de la política **aeronáutica** de cara a la liberación de los cielos en México”.

Desde su punto de vista, dicha apertura se debe hacer con métodos de reciprocidad y en un ambiente de competencia; sin embargo, en el caso mexicano se carece de una política **aeronáutica** que fundamente, como resultado del abandono que ha sufrido el sector desde hace varios años.

Al respecto, la Cámara Nacional de Aerotransportes trabajaba en la elaboración de la Política **Aeronáutica** 2014-2018, que presentará este año a la SCT (la última versión de la reglamentación data del 2001).

“La nueva política resulta fundamental para la sana evolución de la industria, ya que genera certidumbre sobre las directrices que habrán de guiar el desarrollo de la industria en el futuro, al tiempo que facilita los procesos de planeación de las líneas aéreas, los aeropuertos y el resto de actores involucrados”, explica la organización.

alejandro.delarosa@eleconomista.mx



Fecha 22.07.2014	Sección Empresas y Negocios	Página 18
----------------------------	---------------------------------------	---------------------



Alejandro Argudín,
titular de la Dirección
General de **Aeroná-**
tica Civil de la SCT.
FOTO ARCHIVO EE