

Fecha 09.06.2015	Sección Dinero	Página 7
----------------------------	--------------------------	--------------------



IATA y el nuevo aeropuerto, un acuerdo que no festeja Volaris

MIAMI.— Luego de que **Gilberto López Meyer**, director general de Aeronáutica Civil; **Manuel Ángel Núñez Soto**, director del proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM), y **Tony Tyler**, director general de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), firmaron el domingo un Memorandum de Entendimiento (MOU, en inglés) que negociaron durante semanas, alguien “no quiso salir en la foto”.

Fue **Enrique Beltranena**, director general de Volaris, quien estaba presente aunque permaneció sentado cuando, por invitación de **Tyler**, **Andrés Conesa**, director general de Aeroméxico y presidente entrante de IATA, y **José Luis Ramírez Magnani**, director adjunto de la presidencia de Interjet, atestiguaron una decisión que marcará el futuro inmediato de la aviación en la Ciudad de México.

“La autoridad aeronáutica mexicana busca aprovechar la experiencia de IATA para analizar el sistema de administración de *slots* aplicable en México con el fin de mejorarlo y alinearlos con las mejores prácticas internacionales”, dijo **López Meyer** en un comunicado.

Para entenderlo mejor, minutos antes **Peter Cerda**, vicepresidente para Las Américas de IATA, que celebra su LXXI Asamblea General, dijo que desde la reunión de febrero pasado entre **Tyler** y el presidente **Enrique Peña**, fue motivo de análisis garantizar que mientras se construye el nuevo aeropuerto no se deje de invertir ni se descuide el actual.

Si el nuevo aeropuerto no está listo para 2020, abundó **Cerda**, es preferible aguardar hasta que la Ciudad de México tenga una terminal que solucione el problema del transporte aéreo y no que sea una alternativa para pocos años.

En un escenario en el que las finanzas públicas mexicanas enfrentan retos enormes por la caída del precio internacional del petróleo, el MOU garantiza que IATA y por tanto todas las **aerolíneas** del mundo estén presentes en la construcción del **nuevo aeropuerto**, pero también que el actual siga respondiendo a los requisitos internacionales de eficiencia y seguridad.

Ello implica también que la operación presente y la asignación futura de los *slots* o posiciones de aterrizaje para aeropuertos saturados responda a las reglas de esta organización mundial, algo que no celebra Volaris.

El MOU establece: 1) En el actual como en el **nuevo aeropuerto** habrá servicios homologados por IATA. 2) En ambos se cumplirán con los requisitos de seguridad que marca esta asociación. 3) Se aplicará el *grand father right*, derecho del abuelo o derecho de antigüedad, para la asignación de *slots*.

Esto último, que es una práctica internacionalmente aceptada, le daría prioridad a Aeroméxico y luego a Interjet que obtuvo ese derecho por haber comprado los *slots* originales de Aerocalifornia.

Volaris y otras compañías también tendrán espacios, pero **Beltranena** y su equipo anticipan desventajas para esta firma.

Así es que sólo **Ramírez Magnani** —en representación de la familia **Alemán**, pues **Miguel** padre e hijo asistieron el fin de semana a las ceremonias fúnebres de **Beau Biden**, hijo de **Joe**, vicepresidente de EU— y **Andrés Conesa** subieron a tomarse esa fotografía.

El Memorandum de Entendimiento garantiza que IATA esté presente en la construcción del nuevo aeropuerto.

