

DESPEGUES Y ATERRIZAJES

Q *No es el qué,
es el cómo*

Desde hace algunos años se discute el tema de la apertura de los cielos. En el estudio que la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) realizó en el 2012 con el concurso de especialistas de varias disciplinas relacionadas con la aviación, se menciona explícitamente que la actual estructura de convenios de aviación, bilaterales y restrictivos daría paso a una mayor liberalización por razones económicas. Sin embargo, también se dice muy claramente, que la apertura tiene que ser gradual y en beneficio de todos los involucrados. Es decir, se trata de que el país gane y que la aviación mexicana tenga oportunidades de crecer y ser más sólida. Se supone que las conclusiones de dicho estudio habían sido compartidas por varias de las **herolíneas** que operan en México. Especialmente Interjet que fue la más interesada en el desarrollo de este análisis. Hoy, sin embargo, no está quedando claro el alcance de la modificación del convenio bilateral de aviación entre México y Estados Unidos, que constituye la primera señal de alarma, pues en noviembre del 2014 se habían pactado unas condiciones que, aparentemente, ya no están siendo respetadas con las sucesivas conversaciones privadas entre las autoridades de Aeronáutica de México (DGAC o DGCA) y del Departamento de Transporte (DOT) de los Estados Unidos. Aunque el tema de los acuerdos de cielos abiertos no es nuevo, pues Estados Unidos lleva ya más de 100 convenios de este tipo firmados con diversos países, hay sus diferencias en cuanto lo que puede significar un convenio de éstos según la posición geográfica y el grado de dependencia que cada una de estas naciones pueden tener con nuestro vecino del norte. Lo que está claro es que justamente después de las conversaciones de noviembre entre la DGCA y el DOT se inició un intenso cabildeo para ampliar las posibilidades de que el convenio bilateral sufra modificaciones de fondo que afectarán sustantivamente no sólo la relación entre las dos aviaiones (tan dispares y asimétricas) sino el futuro de la aviación mexicana. De entrada, no pasa desapercibida la consulta sobre “la visión de largo plazo” de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para liberalizar el **transporte aéreo**, fechada el 19 de diciembre del 2014.



ROSARIO AVILÉS
raviles_2@prodigy.net.mx
twitter: @charoaviles



Fecha 29.09.2015	Sección Negocios	Página 26
----------------------------	----------------------------	---------------------

Esta carta y sus anexos que versan tanto sobre la liberalización de las libertades del aire como de los derechos de los trabajadores, fue enviada a la DGCA (antes DGAC) y esta autoridad la remitió a algunos actores clave, entre ellos a la Cámara de la Industria del **Transporte Aéreo** (Canaero).

Algo muy importante a resaltar es que la propia OACI estableció en su proceso de consulta que las recomendaciones que se emitieran no serían prescriptivas, que estarían basadas en una visión de largo plazo y que promover la liberalización debería hacerse sin menoscabar los indicadores económicos (si entendemos bien el texto, esto implica cuidar a las industrias aéreas nacionales).

Muchos de estos actores clave consultados están conscientes de que el proceso de liberalización es irreversible, pero también están de acuerdo en que el proceso debe ser gradual y atendiendo a lo que la industria mexicana requiere para fortalecerse (entre ellos Aeroméxico, Aeromar y la propia Canaero, así como Interjet si atendemos a lo que su presidente don Miguel Alemán ha declarado).

En otras palabras: la discusión de la pertinencia de la apertura, el grado y temporalidad con que se dé tiene que ser un proceso de cara a la sociedad y cuidando nuestra industria nacional.

Lo oí en 123.45: Además, se debe investigar y hacer justicia en el caso de Mexicana de Aviación: anular las irregularidades, castigar a los responsables y resarcirle a los trabajadores su patrimonio ■