

2025-06-17

## ¿Para qué queremos aviación en México?

Autor: Redacción

Género: Nota Informativa

<https://es-us.noticias.yahoo.com/aviaci%C3%B3n-m%C3%A9xico-061501573.html>

Se ha hablado mucho de la política de Estado en materia de aviación. La semana pasada el mismo secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SITC), Jesús Antonio Esteva, dijo que en el 2026 habrá una política de Estado con este propósito. Al mismo tiempo, el director de la Agencia Federal de Aviación (AFAC), Miguel Enrique Vallín Osuna, dio lectura a una lista de temas que deberían incluirse en esa política o en la que la propia AFAC está desarrollando.

Lo cierto es que la política de aviación no puede resumirse en los apartados de lo que el gobierno mexicano debe hacer si pretende seguir siendo miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), es decir, los 6 ejes estratégicos que se inscriben en los "Retos de la Nueva Política Aeronáutica" que el director de AFAC leyó en la ceremonia del aniversario de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) la semana pasada. Estos 6 ejes más bien parecen un índice de los requerimientos que un país como el nuestro necesita cumplir sí o sí para tener una industria aérea.

Lo más importante para una política industrial (y la política de aviación lo es) sería tener una visión de largo plazo, un horizonte que profile a nuestra industria de transporte aéreo en los siguientes 30 o 50 años. En otras palabras, México debería decidir si va a utilizar sus ventajas comparativas (su ubicación geográfica, su red de aeropuertos, la especialización de su mano de obra, sus acuerdos bilaterales de aviación y sus tratados comerciales, la experiencia centenaria en la industria del transporte aéreo, etc.) para ser un nodo de conectividad hacia adentro y hacia afuera. O sea: Usar a nuestros aeropuertos como hubs (centros de distribución de aeronaves) para unir a Norteamérica con Sudamérica, a Europa con Asia y a todos estos puntos entre sí; hacer un acuerdo con las aerolíneas y aeropuertos privados, los gremios y los sindicatos, la academia, los usuarios, las agencias de viaje, etc. para que toda nuestra riqueza aeronáutica se destine a un solo objetivo: crecer, ser competitivos, traer turistas, llevar mercancías a otros países, desarrollar polos de desarrollo, ser uno de los top 5 en el mundo en industria aeroespacial y en captación de divisas.

Sin una meta clara, sin indicadores que lo midan, sin el uso de nuestras ventajas para lograr objetivos que son posibles, no llegaremos a ninguna parte. Sin destino no hay rumbo, ni velocidad ni altura. Es el primer requisito para una política de largo plazo.

Lo demás, sin duda, debe ser la ruta para llegar al objetivo. Nuestros bilaterales, las facilidades para que las aerolíneas puedan operar, el papel que van a jugar las aerolíneas y los aeropuertos de propiedad estatal.

Y, tal vez lo más importante: la aviación civil nacional debe estar bajo un mando único, en manos de las dependencias que están diseñadas para eso, es decir, la SICT, autoridad civil que debe tener bajo su égida el destino de los aeropuertos y las aerolíneas estatales. Por mucho que la Marina y el Ejército tengan asignaciones para operarlas, la conducción general debe estar en manos de la autoridad civil. De otro modo, no habrá política de Estado que valga.