



Ricos y poderosos

Marco A. Mares

marcomaresg@gmail.com

Aeronáutica: EU amaga a México

A la larga lista de desencuentros y disputas comerciales entre México y Estados Unidos, se suma una más. Ahora se trata de una diferencia entre las partes, en el negocio de la industria aeronáutica.

Las acusaciones y sanciones de Estados Unidos en contra de México, de entrada, generan incertidumbre y podrían resultar en un daño económico importante para la industria aérea mexicana.

El gobierno estadounidense se reserva el derecho de admisión de los vuelos desde México.

Pone en riesgo la alianza entre Aeroméxico y Delta, pues cancela la inmunidad antimonopolio entre ellas, a pesar de que permite mantener la participación accionaria de Delta en Aeroméxico.

Y exige al gobierno mexicano que revierta las medidas que afectan a las empresas aéreas de EU.

En el centro de la incipiente disputa (por lo menos en la reacción pública del gobierno de EU), están las medidas que ha tomado el gobierno mexicano.

Más específicamente, las medidas que tomó el gobierno del expresidente **Andrés Manuel López Obrador**, para impulsar al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) a través del traslado del negocio de carga del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Y aquellas que, a través del reordenamiento de los slots (horarios de despegue y aterrizaje), buscan "paliar" la sobresaturación del AICM.

Más la falta de cumplimiento de las promesas de modernización que justificaría las restricciones aplicadas por el gobierno mexicano.

El anuncio sabatino desde Estados Unidos, es muy directo y específico en sus acusaciones y sanciones.

Habla de medidas para "combatir el abuso" y "prácticas anticompetitivas".

Señala que "en respuesta a las prácticas injustas y restrictivas del gobierno mexicano que afectan a sus aerolíneas", el gobierno de Estados Unidos anunció este fin de semana (19-07-25) acciones en contra de México en materia de trans-

porte aéreo internacional, bajo la política "América First".

El secretario de Transporte de EU, **Sean P. Duffy**, a través de un comunicado, acusó que el gobierno de México ha estado socavando el acuerdo bilateral de aviación con EU, durante años.

En consecuencia, ha decidido defender a sus trabajadores, sus aerolíneas y derechos soberanos, bajo la visión del presidente **Donald Trump** de que Estados Unidos no tolerará el trato injusto hacia sus empresas.

El funcionario estadounidense refiere que el Acuerdo de Transporte Aéreo EU-México, firmado en 2015, está diseñado para permitir la competencia libre y justa entre aerolíneas de ambos países.

Sin embargo —afirma—, desde 2022, el gobierno mexicano ha impuesto restricciones que incluyen:

1.- La reasignación de slots (horarios de despegue y aterrizaje) en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez (MEX), impidiendo el acceso justo a aerolíneas estadounidenses.

2.- La expulsión forzada de aerolíneas de carga estadounidenses del AICM en 2023, obligándolas a trasladarse a otros aeropuertos con solo 108 días de aviso.

3.- La falta de progreso en las modernizaciones prometidas que justificaron dichas restricciones.

Entre las acciones anunciadas están:

1.- Que las aerolíneas mexicanas que operan vuelos regulares hacia EU presenten su planificación de rutas para revisión y aprobación; 2.- Nuevos requisitos de aprobación previa para vuelos charter (carga o pasajeros) de gran tamaño entre EU y México, y; 3.- Propone retirar la inmunidad antimonopolio del acuerdo de colaboración conjunta (*joint venture*), entre Delta Air Lines y Aeroméxico, lo que significa que ya no podrían coordinar tarifas, capacidad ni ingresos de forma conjunta.

Desde el punto de vista del experto en aeronáutica, **Carlos Torres**, Delta podrá seguir teniendo acciones de Aeroméxico.

En estricto sentido esta medida no afecta patrimonialmente la alianza.

Sin embargo —anota Torres— la pregunta es: ¿qué sentido tiene que Delta mantenga acciones de Aeroméxico si ya no puede tener una cooperación como la actual?

Independientemente de que la sanción sí tendrá un impacto económico para ambas aerolíneas porque al operar de manera coordinada cada aerolínea abate costos en todo: aeropuertos, horarios, aeronaves, etcétera.

México tendrá que realizar mucho *lobbying* ante el DOT para resolver el problema y tendrá que resolver todos los problemas operativos que tiene en el AICM, concluye el analista.

Lo que resulta evidente es que la peor decisión que tomó el gobierno lopezobradorista, al cancelar el Aeropuerto de Texcoco, sigue teniendo serias consecuencias, además de los onerosos costos económicos. Al tiempo.

Atisbos

La Asociación Mexicana de Industrias de Investigación Farmacéutica (AMIIF), en la que se agrupan las más importantes transnacionales del sector, anunció el relevo de su director ejecutivo, **Larry Rubin**. Lo sustituye interinamente **Karla Gabriela Baez**.

El relevo se registra a unos días de las declaraciones de Rubin en las que dijo que México le debe al T-MEC, en una crítica implícita al gobierno mexicano y apoyo al gobierno de Donald Trump.

