



**GENTE DETRÁS DEL DINERO**

**VIVA-VOLARIS, LA ÚLTIMA TENTACIÓN DEL DOT**

**POR MAURICIO FLORES**

mauricio.flores@razon.com.mx / @mfloresarellano

**A**l paso protocolario de los consejeros de Volaris, que encabeza Enrique Beltranena, para aceptar una fusión paritaria con Viva Aerobus, vendrá la aceptación de los consejeros de Roberto Alcántara para continuar con la transacción, una que originaría una concentración no vista desde el siglo pasado; a lo mejor la actual Comisión Nacional Antimonopolio (CNA), de Andrea Marván, se hace de la vista gorda, pero donde seguramente habrá cejas levantadas es en el Departamento de Transporte de Estados Unidos (DOT) de Sean Duffy.

Vaya, vale recordar que ya va para un año que el DOT aplicó sanciones para impedir mayor cantidad de vuelos desde el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) y desde el Felipe Ángeles (AIFA) hacia su país en represalia a la violación del Acuerdo Bilateral de 2015; y que previamente el mismo departamento retiró la protección antimonopólica a Aeroméxico en su asociación con Delta, que dirigen Andrés Conesa y Ed Bastian..., pero que colocó bajo el mismo fuego a la asociación buscada entre Viva Aerobus y Allegiant, al mando de Greg Anderson.

De hecho, ninguno de esos dos conflictos está en definitiva resuelto.

Ciertamente, la CNA ya no es la entidad autónoma que fue la Comisión Nacional de Competencia Económica... y aunque mantiene básicamente al mismo equipo de investigadores y analistas, ahora depende de la Secretaría de Economía de Marcelo Ebrard: por tanto, sus decisiones finales están por definición cribadas políticamente.

Pero el DOT difícilmente podrá "hacerse pato" ante la tentación Viva-Volaris para apretar el tornillo que el gobierno de Donald Trump aplica —un día sí y el otro también— al de Claudia Sheinbaum

Vaya, los datos proporcionados por Cirium (la autoridad mundial en la medición de operaciones aéreas) prenden luces rojas —casi luciferinas— para el gobierno estadounidense.

Por ejemplo, en vuelos domésticos de y desde Cancún, la joya turística de México, Viva-Volaris, concentra 77.3% de las operaciones en 2025, aunque reducidas al 0.4% en vuelos internacionales donde dominan las firmas canadienses, de EU y Europa.

En el caso del AICM, Aeroméxico llevó mano con 66.3% en vuelos nacionales y 42.3% en internacionales; y la posible alianza Viva-Volaris sumó 33.7% y 13%, res-

pectivamente, en los dos mercados. En el aeropuerto chilango casi 45% de los vuelos internacionales son de aerolíneas —valga la redundancia— internacionales.

Pero la cosa cambia radicalmente en los otros aeropuertos estratégicos de México y que son cruciales en los vuelos hacia Estados Unidos: Viva-Volaris se papean 85.9% de las operaciones domésticas en Guadalajara y 66.7% de internacionales; en Tijuana dominan 91.2% en nacionales, pero se reducen a 1.9% en internacional; y en Monterrey se despachan 80.4% de las operaciones nacionales y en las internacionales cargaron 34.5%, casi tres veces los vuelos de Aeroméxico.

La tentación de esa fusión seguro llegó al DOT... y en una de esas hasta en el Departamento de Justicia, a cargo de Pam Bondi.

**México-Portugal: lo bueno, lo malo y lo peor.** La renovación integral del hoy Estadio Banorte hizo del antiguo Estadio Azteca un lugar memorable. De la mano con Ollamani, que dirige Emilio Azcárraga, y el banco que encabeza Carlos Hank González, los 3,600 millones de pesos invertidos destacan en túneles, andadores, rampas y escaleras reperfiladas con iluminación amable y eficiente; gradas con mayor espacio y butacas cómodas y móviles según el evento; como bares y comederos bien instalados, lucidores. Baños limpios y funcionales. Y en lo esencial: una estructura y cimentación robusta para una cancha profesionalmente iluminada, terreno de juego certificado y espacios publicitarios atractivos, pero no invasivos.

Lo malo: el Internet, servicio ausente que dificultó el acceso fluido de los asistentes con los boletos antipirata vía código QR regenerativos; imposible videos en vivo por X, Face o Instagram. Pero, así como la falta de señalética para orientar al público,

son problemas que pueden ser resueltos oportunamente.

Lo peor: un dispositivo de contención vial. El acordonamiento peatonal a la redonda del Coloso de Santa Úrsula parece sensato en su diseño, pero en la práctica tuvo fallas, en especial a la salida del estadio donde la falta de coordinación para desfogar el tránsito —el cierre sin sentido de vialidades alternas—.

**Scotiabank y el womenwashing.** Como cada marzo, las redes sociales se pintan de morado, los anuncios se llenan de mensajes inspiradores y las empresas se apresuran a declararse aliadas de la igualdad.

Pero detrás de esa narrativa progresista suele esconderse una práctica cada vez más evidente: el *womenwashing*: mucha lengua y poca realidad.

Ese lenguaje progre en favor del empoderamiento femenino se puede observar en el Scotiabank, que dirige aquí Pablo Elek.

Vaya, de los 15 directivos relevantes que aparecen en su propio portal, sólo dos son mujeres. Esto representa apenas 13%, mientras que los hombres ocupan 87% de esas posiciones. Pero hasta hace unos años las mujeres tenían casi 50% de posiciones de mando en el banco canadiense.

Esta disociación entre dichos y hechos es atribuida por diversas personas a Francisco Aristeguieta, *Group Head* de Banca Internacional... un ejecutivo que pasó por Citi y que fuera mencionado por el caso del fraude de Oceanografía.

No es todo: nos dicen que en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, presidida por María Eugenia Navarrete, hay diversos casos de mujeres denunciando a la institución Scotiabank —integrante de la Asociación de Bancos de México (ABM), que dirige Emilio Romano— por conflictos laborales que van desde despidos injustificados hasta situaciones más graves.

El discurso promujeres a veces resulta en simulación.