



Y todo por darle impulso al AIFA; Aeroméxico-Delta y nuevos vuelos

Las dos medidas del expresidente **López Obrador**, para estimular al aeropuerto construido en su administración, el AIFA, fueron cuestionadas por Washington. Y fue el secretario del Transporte de la administración trumpista, **Sean Duffy**, quien advirtió de varias consecuencias en contra de la aviación mexicana, de no corregir esos problemas.

1A. QUEJA, AEROLÍNEAS DE CARGA AL AIFA

La historia es bien conocida. **López Obrador** decidió cancelar el aeropuerto de Texcoco, a pesar de tener 70% de financiación privada. De un plumazo se canceló un proyecto de 12 mil millones de dólares. Y, a cambio, se quiso dejar una obra icónica, el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.

El AIFA se terminó en tiempo récord. No costó tanto. Pero desde su creación ha estado semivacío. Queda lejos de la Ciudad de México, no tiene vías de comunicación ni transporte público. Y la mejor acción que encontró el gobierno obradorista para su estímulo fue pasar la carga del aeropuerto capitalino al AIFA, a pesar de todos los reclamos de aerolíneas nacionales e internacionales. El costo fue para todas las aerolíneas, pero claramente EU, en los tiempos de **Donald Trump**, lo toma como una acción en contra de sus aerolíneas de carga.

2A. QUEJA, REDUCCIÓN DE OPERACIONES EN AICM

Ahí no para la historia. El AIFA ha sido poco utilizado, y al aeropuerto capitalino, cada vez más, se le ha cargado la mano. Totalmente saturado, y como una medida de seguridad aérea y, desde luego, también para impulsar al AIFA, se redujeron los horarios de vuelos por hora, de 61 hasta 43.

Para el gobierno obradorista, esta simple medida, haría que los usuarios vieran al AIFA como alternativa. No fue así. El AIFA continuó semivacío y el AICM saturado.

El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México ha visto reducción en sus operaciones por hora. Pero también se ha quedado sin presupuesto, pues con lo cobrado a través de la Tarifa Única Aeroportuaria se va a pagar la deuda de Texcoco. Y, hasta ahora, con el Mundial de Fútbol encima, se le ha otorgado nuevo presupuesto y rediseño.

Pero la reducción de operaciones ya estaba hecha por el sexenio anterior. Por esta reducción en las operaciones en el aeropuerto capitalino, también se quejó el Departamento de Transporte de EU de provocar mayores costos a sus aerolíneas.

REPRESALIAS, CANCELAR NUEVOS VUELOS Y DELTA-AEROMÉXICO

En voz de **Sean Duffy**, secretario del Departamento, si México no quita esas dos medidas (haber llevado el transporte de carga al AIFA y reducir operaciones por hora en el AICM), entonces procederán a represalias.

El gobierno de **Donald Trump** plantea limitar o cancelar las nuevas autorizaciones para volar de México a Estados Unidos, con lo cual las aerolíneas mexicanas se quedarían sin participar en el mercado binacional, hoy el más dinámico.

Sería un fuerte golpe para la aviación comercial mexicana, sobre todo para las tres compañías grandes, Aeroméxico, Viva Aerobus y Volaris. Además, el Departamento de Transporte también plantea quitarle a la alianza Delta-Aeroméxico la inmunidad antimonopolio, la cual le permite tener una asociación de casi 60 rutas compuesta de 90 vuelos diarios.

Delta es una de las propietarias de Aeroméxico, con más de 20% de la aerolínea. El fondo de inversión Apollo Global Management sigue siendo el principal accionista de Aeroméxico y **Andrés Conesa** ha continuado como su director, con el aval de los nuevos accionistas.

La alianza con Delta, en 60 rutas y 90 vuelos, es lo que estaría en duda, según el Departamento de Transporte de EU, siendo un duro golpe para el plan de negocios de Aeroméxico, que apenas en 2022 salió de Ley de Quiebras.

SICT RESPONDE

El gobierno mexicano, a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, contestó al gobierno estadounidense que no hubo ninguna afectación a las aerolíneas estadounidenses, ni al reducir las operaciones por hora en el AICM ni al enviar a las aerolíneas de carga al AIFA, porque ha crecido el mercado. Sin embargo es otro frente con el gobierno de **Donald Trump**, cuya bandera proteccionista se ha dejado sentir en la parte comercial de ambos países. Ahora es por la defensa de sus aerolíneas. Pero la semana pasada fue por la defensa de su industria automotriz, que, por cierto, prefiere mantener plantas en México. Y así vamos viendo una estrategia proteccionista del gobierno de **Trump** en contra de México, su principal socio comercial. ¿Qué otro tema puede seguir, telecom, azúcar, etcétera? Esto parecería una estrategia por varios frentes sin tener que esperar la revisión del T-MEC.

