



Trump desata disputa aérea con México y pone en riesgo US\$ 800 millones y miles de empleos

■ En medio de las tensiones bilaterales, Delta y Aeroméxico advierten que el fin de su *joint venture* golpearía el turismo, el PIB estadounidense y la conectividad binacional.

POR MARÍA GABRIELA ARTEAGA

¿Peligra el *joint venture* entre Delta Airlines y Aeroméxico? Si depende del Gobierno de Donald Trump en Estados Unidos, sí.

El mandatario republicano amenazó con romper la histórica alianza entre las compañías aéreas y también impuso restricciones a los

vuelos mexicanos, tras considerar que la administración de Claudia Sheinbaum ha establecido políticas que limitan los vuelos a la Ciudad de México, violan el acuerdo bilateral de aviación y otorgan ventajas injustas a las aerolíneas locales.

Según el secretario de Transporte de EEUU, Sean Duffy, parte de esas medidas están relacionadas

con “obligar a las aerolíneas a trasladar operaciones al nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), que está ubicado a más de 48 kilómetros del centro de la capital”.

El AIFA, inaugurado en marzo de 2022 bajo el Gobierno de Andrés Manuel López Obrador (AMLO), se concibió como una alternativa para descongestionar el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México (AICM) y mejorar la seguridad y eficiencia del sector. Sin embargo, su lejana ubicación y la falta de conectividad le han jugado en contra, y alejan a México de convertirse en un *hub* logístico.

En medio de las tensiones entre ambas administraciones, Washington ordenó a todas las aerolíneas mexicanas –vuelos comerciales, de carga y charter–, que presenten sus itinerarios al Departamento de Transporte (DoT) para obtener una aprobación previa de EEUU antes de realizar cualquier vuelo hacia el país.

A los reclamos se sumó esta última semana el Departamento de Justicia (DoJ), que aseguró que las empresas socias deberían perder la protección antimonopolio que les otorga el *joint venture*, que les permite planificar y fijar precios de vuelos de manera conjunta.

La agencia federal citó evidencia que indica que las políticas del Ejecutivo mexicano “han limitado la entrada y expansión de ciertas aerolíneas” en el AICM, “y por lo tanto han socavado las condiciones competitivas en México, impidiendo el acceso al mercado abierto en las rutas” entre las dos naciones, señaló el DoJ.

Y añadió que la alianza ya no “sirve al interés público”.

20%
DEL MERCADO AÉREO ENTRE
EEUU Y MÉXICO ESTÁ EN MANOS
DE DELTA.

US\$ 200 MILLONES
EN GASTO TURÍSTICO SE
PERDERÍAN SI SE QUIEBRA LA
ALIANZA.

¿Qué dicen las empresas?

Delta y Aeroméxico rechazaron las acusaciones y lanzaron un duro alegato contra el plan de la cartera de Transporte de EEUU argumentando que la medida es ilegal, discriminatoria y dañina para consumidores y economías de ambos lados de la frontera.

En un escrito formal al que tuvo acceso **DFSUD**, las empresas afirmaron que la alianza “fomenta una mayor competencia” en la industria binacional y que ponerle fin afectaría directamente a los pasajeros, pues perderían acceso a beneficios valorados en US\$ 800 millones anuales.

También aseguraron que se pondrían en riesgo 4 mil empleos en EEUU, se reduciría en 90 mil el número de turistas mexicanos que viajan al vecino del norte y se generaría un impacto de US\$ 200 millones al gasto turístico, con efecto de unos US\$ 310 millones en el PIB estadounidense.

Poner fin a la inmunidad antimonopolio “castigaría a una empresa estadounidense y a los consumidores estadounidenses, no al Gobierno de México”, se lee en el descargo.

“Existen otras medidas superiores para remediar la situación con el Gobierno de México sin perjudicar la economía estadounidense; el Departamento debería buscar esas alternativas”, alentaron.

Las dos empresas solicitaron que se amplíe hasta el 28 de marzo del año que viene –cuando finaliza la “temporada de invierno” para la industria–, el plazo límite del 25 de octubre de 2025 que fijó el Departamento de Transporte para que las empresas pongan fin a su acuerdo antimonopolio.

En el documento se puede leer además que las firmas buscan demostrar la importancia que tiene para la industria que se mantenga la alianza, al detallar la participación de mercado que posee la estadounidense: Delta dice tener el 20% del mercado bilateral, medido por cuota de asientos, mientras que American Airlines tiene el 21%, United Airlines el 16% y la *low cost* mexicana Volaris, el 16%.

Hasta el momento, Delta y Aeroméxico podrían mantener su alianza mediante operaciones independientes.