



Sheinbaum, ante el dilema de ampliar los vuelos en el AICM o mantener la política aérea de López Obrador

Washington exige a México que revierta las restricciones de 2022 y permita más vuelos estadounidenses de pasajeros y de carga en la congestionada terminal capitalina

**KARINA SUÁREZ**

México - 05 NOV 2025 - 17:29CET

México y Estados Unidos negocian a contrarreloj por un nuevo acuerdo aeronáutico. El nuevo desencuentro binacional comenzó en septiembre pasado, cuando Washington ordenó el fin de la alianza entre Delta y Aeroméxico por considerarlo perjudicial para otras aerolíneas estadounidenses. A esta primera llamada de atención, sobrevino, la semana pasada, una bomba mayor: [la cancelación de 13 vuelos de aerolíneas mexicanas](#) en pie y próximos a despegar. El Departamento de Transporte de EE UU aseguró que estas medidas se dictaron en respuesta a las supuestas violaciones del país latinoamericano al acuerdo binacional aéreo de 2015. La Administración Trump asegura que sus aerolíneas se han visto seriamente afectadas tras el veto de los vuelos de carga y la reducción de horarios de despegue y aterrizaje del aeropuerto capitalino de Benito Juárez (AICM), ambas medidas ordenadas por



decreto por el entonces presidente mexicano, Andrés Manuel López Obrador. La exigencia central de EE UU a México es que le devuelva los horarios de despegue y aterrizaje que quitó a sus aerolíneas hace tres años en el AICM.

Ante la fisura abierta por Estados Unidos, el gobierno de Sheinbaum encara la disyuntiva de defender el decreto de su antecesor López Obrador, aunque eso implique mantener el veto de los vuelos mexicanos y la tensión con Washington o [ampliar las operaciones en el AICM](#) pese al coste político y al desafío operativo para una terminal capitalina que recibe al año más de 45 millones de pasajeros. La negociación entre ambos países en esta materia arrancó hace un par de semanas y es titulada por la subsecretaría de Transportes. Fuentes allegadas a estas reuniones aseguran a EL PAÍS que para el gobierno de Trump la prioridad es la devolución de parte de los *slots* que se redujeron en el AICM hace tres años, sin embargo, el gobierno mexicano aún no presenta su propuesta de solución a EE UU.

En 2022, el gobierno de López Obrador se reunió una decena de veces con la administración Biden para abordar la reducción de operaciones en el AICM. Desde ese primer momento, los demócratas alzaron la ceja sobre el decreto, sin embargo, en ese entonces la controversia se zanjó con un intercambio de cartas en los que México expuso que la disminución de vuelos era una válvula de escape para un congestionado AICM, un aeródromo con un promedio de atención de 100.000 pasajeros diarios. Ese año, López Obrador ordenó, por decreto, la disminución de vuelos en la terminal aérea de Ciudad de México. El número de aterrizajes y despegues se redujo, primero de 61 a 52 por hora y después a 44. Además, un año más tarde, y por razones de seguridad, el gobierno vetó los vuelos exclusivos de carga desde el AICM.

Estas medidas obligaron a las compañías aéreas, nacionales y extranjeras, a reducir su oferta de vuelos, así como a una redistribución de operaciones de carga y de pasajeros a otros aeródromos, entre ellos, el [Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles \(AIFA\)](#), en el Estado de



México. El Departamento de Transporte estadounidense asegura que ambas decisiones fueron tomadas unilateralmente por el gobierno mexicano y suponen una violación directa al convenio signado hace una década. Pese a estos esfuerzos, el AICM sigue siendo uno de los aeropuertos más concurridos de América Latina, con una afluencia de más de 45 millones de viajeros en 2024.

Ahora, en línea con su política proteccionista America First, el gobierno de Trump ha desempolvado el viejo conflicto aéreo para presionar a México y redefinir una nueva hoja de ruta que contempla la restitución de vuelos para sus aerolíneas desde el AICM. Como parte de esta avanzada, Washington vetó 13 vuelos de las aerolíneas mexicanas que despegaban desde el AIFA y tomó la decisión de eliminar todos los servicios combinados, de carga y pasajeros, entre EE UU y el AIFA. La medida congela, además, cualquier expansión de las aerolíneas mexicanas entre EE UU y el AICM. Esta batería de órdenes ha frustrado los planes de expansión tanto de las líneas afectadas —Aeroméxico, Viva Aerobus y Volaris— como de la propia terminal del Estado de México, que ven en EE UU una jugosa oportunidad de negocio. La cancelación de ciertas operaciones mexicanas ocurre en vísperas de la temporada decembrina y a unos meses de la celebración del próximo mundial de Fútbol 2026, a celebrarse en Estados Unidos, México y Canadá.

En plena escalada entre EE UU y México por el mercado aéreo estadounidense, el cual absorbe un 70% de las operaciones, [las aerolíneas Delta y Aeroméxico continúan peleando en los tribunales para mantener su alianza](#), a través de un recurso de apelación al fallo que entrará en vigor el próximo enero. El medio Reforma informó este martes de que, en medio del proceso legal, el DOT defendió la orden de romper con el convenio porque favorece el acaparamiento de slots por parte de las aerolíneas. “Debido a su predominio sobre los slots del AICM, la alianza ahora puede explotar las acciones del gobierno de México para ganar ventajas competitivas a las que sus rivales no tienen acceso”, refiere el escrito.



El capítulo final de esta historia aún está por definirse. Sheinbaum confió esta semana en Palacio Nacional en lograr un acuerdo con EE UU, sin embargo, se ha reservado los detalles “Hay total competencia y libre competencia, creo que vamos a llegar a un acuerdo. Estamos buscando una llamada con el secretario de Transporte del gobierno de los Estados Unidos, y una carta que se va a enviar dando todos los argumentos”, comentó la presidenta. En esta misma línea, la mandataria se reunió este martes con las compañías cargueras del AIFA. Más allá del discurso, los expertos del sector advierten que será una negociación cuesta arriba para México, donde el país latinoamericano tendrá que equilibrar los intereses políticos, técnicos y económicos, frente a un negociador duro e impredecible como lo es Trump. El tiempo vuela.

[Sheinbaum, ante el dilema de ampliar los vuelos en el AICM o mantener la política aérea de López Obrador | Economía | EL PAÍS México](#)