



Abren aerolíneas estadounidenses 17 nuevos vuelos; mexicanas: 0

Le sacan jugo en EU a degradación aérea

Ata a nacionales la baja en calificación y Gobierno opaca qué acciones tomó

REFORMA / STAFF

En los 15 meses transcurridos desde la degradación de la aviación mexicana a Categoría 2 por la Administración Federal de Aviación de EU (FAA), las aerolíneas extranjeras han aprovechado para comerle el mandado a sus contrapartes de México.

Y, en ese tiempo, el Gobierno mexicano no ha podido recuperar la Categoría 1 y tampoco informa las acciones que se están tomando.

Sólo entre abril de 2021 y agosto de 2022, las aerolíneas estadounidenses crearon 17 nuevos vuelos entre ciudades mexicanas y estadounidenses.

Las aerolíneas mexicanas, en contraste, permanecen como espectadoras, porque la degradación les impide crear nuevas rutas hacia EU.

Como si esto no fuera su-

ficiente, la degradación también impide que aviones nuevos comprados después de la descalificación –los más eficientes– sean utilizados para vuelos a EU.

A esto se suma la afectación por los cambios en el diseño aéreo mexicano, que sacaron (al menos temporalmente) los vuelos de la Terminal 2 del AICM y obligó a las aerolíneas a operar desde el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) o desde el de Toluca.

Un ejemplo de los nuevos vuelos estadounidenses son los de United, que aumentó tres frecuencias en la ruta San Francisco-CDMX en marzo pasado. Otro, el de Frontier, de Monterrey a Las Vegas a partir de junio.

En cuanto a las nuevas flotillas mexicanas, del tercer trimestre de 2021 al segundo de 2022, Aeroméxico, VivaAerobus y Volaris estrenaron 65 naves que no pueden ser utilizadas para rutas a Estados Unidos, un 21 por ciento

de su flota actual total.

Juan Carlos Machorro, socio experto en derecho aeronáutico de la firma legal Santamarina y Steta, explicó cómo ha afectado a las aerolíneas mexicanas el manejo de planeación del diseño aeroportuario en México.

A nivel internacional, refirió, las líneas aéreas operan desde un HUB –un centro maestro de operaciones con hangares y talleres–, que en el caso de Aeroméxico era la Terminal 2 del AICM, pero se ha visto obligada a dividir sus operaciones con la otra terminal de ese aeropuerto, con el AIFA y próximamente con el de Toluca, lo que le complica sus operaciones y le restan eficiencia.

“Los pasajeros potenciales mexicanos o americanos, desde México a Estados Unidos y viceversa”, expresó, “están teniendo una mayor oferta de alternativas y de tarifas de las líneas aéreas norteamericanas, incluidas las de bajo costo que están avanzando a pasos agigantados”.



NI CÓMO ALZAR VUELO

Las aerolíneas mexicanas
enfrentan varias trabas.

■ La degradación impide crear nuevas rutas a Estados Unidos.

■ No pueden usar sus nuevas flotas en EU y, por ello, no pueden competir mejor.

■ México las obliga a cambiar base de vuelos a AIFA y Toluca, y las complica.

■ Frontier abrió en junio un vuelo de Monterrey a Las Vegas.

