



T-MEC, destino final

Además de la presión que lanzó Donald Trump contra México en materia de aviación civil, en defensa de sus aerolíneas comerciales, con sanciones anunciadas el fin de semana pasado, también dejó en claro que su gobierno no va por una revisión del T-MEC, sino por una renegociación total.

El secretario del Comercio de EU, Howard Lutnick, declaró que Trump "absolutamente" renegociará el T-MEC, pero que será hasta el año próximo y no en la segunda mitad del 2025, como muchos creían. En ese escenario, la señal es que EU no tiene urgencia por cambiar las reglas del juego en materia de comercio con México y Canadá, pero también de que ya prepara a un equipo que recomendará si continúa o muere el tratado. Como sea, el T-MEC actual terminará para dar paso a un documento de pronóstico reservado.

Para 2026 ya no está agendada la revisión del T-MEC, lo que empieza a provocar incertidumbre, porque el mercado ya



**GERARDO
FLORES
LEDESMA**

PRISMA EMPRESARIAL

entendió que se trata de una herramienta de negociación de la administración de Trump, en la cual pueden salir muchos temas, incluso no comerciales, como las reformas que ha realizado el Congreso de la Unión y que nos pueden llevar a una encrucijada donde habrá que definir alianzas para el futuro inmediato.

AUNQUE EL Departamento de Transporte de EU no haya enviado una notificación formal al gobierno mexicano sobre las quejas de las aerolíneas de carga en el Aeropuerto Internacional de Ciudad de México (AICM) y la presión para que trasladaran sus operaciones al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), y los costos que esa decisión les ha causado desde hace tres años, la verdad es que las

autoridades de ambas partes se deben sentar a dialogar sobre el tema.

Hay que llegar a una conciliación antes de que se profundicen las hostilidades o diferencias y las medidas anunciadas por el Gobierno de EU se traduzcan en un alto impacto para la industria aérea, con posibles repercusiones en la conectividad, el flujo comercial y la competitividad del sector entre ambas naciones, como ha dicho la Cámara Nacional de Aerotransportes (CANAERO).

Si, como dice la presidenta Sheinbaum "México es soberano" y los motivos para trasladar aerolíneas al AIFA se debió a una saturación del aeropuerto capitalino, habrá que explicárselo a las autoridades del vecino país del norte, porque el tema ya no gira sólo en relación a los slots y aterrizajes y despegues de aeronaves de carga o pasajeros en el AICM, sino que se circunscribe a asuntos de seguridad.

La tarea no es fácil, pues habrá que hacerle entender a Sean Duffy, secretario de Transporte de EU, que no hay tal incumplimiento del Acuerdo de Transporte Aéreo de 2015 y que no proceden las sanciones que de entrada exigirá a las aerolíneas mexicanas con operaciones en EU, como la presentación de horarios de vuelo y la aviación de carga o chárter para obtener una autorización previa.

Si eso no ocurre, habrá que esperar consecuencias. Ya hemos visto que Trump no se detiene y la aviación comercial civil estaría en serios riesgos.

DIPLOMÁTICOS DE la Unión Europea coinciden en que el bloque de 27 naciones ya analiza un conjunto amplio de posibles contramedidas contra Estados Unidos ante la disminución de las perspectivas de alcanzar un acuerdo comercial aceptable con Washington. Una encuesta del Banco Central Europeo (BCE) detalla que las empresas de la Eurozona se mantienen optimistas sobre sus perspectivas de crecimiento, pero también experimentan presión sobre sus ganancias, debido a las tensiones comerciales.