

2025-03-10

## Rosario Avilés // Los aeropuertos y el Mundial

Autor: Redacción

Género: Nota Informativa

<https://www.economista.com.mx/opinion/aeropuertos-mundial-20250310-749945.html>

Los aeropuertos mexicanos, en especial los de la zona metropolitana del Valle de México, están preparándose para recibir a los muchos pasajeros que se esperan con motivo del Mundial de Fútbol que, en teoría y si las tensiones geopolíticas no lo impiden, será en junio y julio de 2026 y 13 de sus partidos se jugarán en estadios del país, entre ellos el inaugural el 11 de junio en el Azteca.

La buena noticia es que, con motivo de este acontecimiento, por primera vez en mucho tiempo los aeropuertos están siendo tomados en cuenta. Y tal vez la noticia más importante es que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) está recibiendo recursos para ser remodelado, cosa que urgía desde hace al menos 10 años. Incluso, podría ser que en un arranque de lucidez se le permitiera incrementar sus operaciones al menos a 52 por hora, lo que le daría la posibilidad de reencontrar el camino de la conectividad, no al aeropuerto sino al país.

La reducción del 30% de los slots en el AICM entre 2022 y 2023, no sólo no ha provocado que el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) eleve sus operaciones (una estrategia fallida que alguien le aconsejó al gobierno), sino que le ha restado al país mucha conectividad y ha provocado una escalada de precios de los boletos, ya que -de acuerdo con la ley de la oferta y la demanda- con menor oferta de slots los precios se han disparado.

Las aerolíneas, como es lógico, con menos capacidad de vuelos van a privilegiar los vuelos más rentables (los más demandados y de más largo alcance) y van a consolidar lo más posible los vuelos para aprovechar la demanda, en detrimento de las flotas más pequeñas y de la diversidad de horarios para el pasajero.

La cosa no es tan simple. Las rutas en el AICM no sólo son de aerolíneas domésticas, sino que las aerolíneas foráneas suelen tener (por razones obvias) sus rutas desde y hacia Ciudad de México, destino que suele negociarse en primer lugar en los bilaterales. El pasaje llega al AICM y parte de éste desea conectar a diversos lugares del país, lo mismo que los viajeros desde Ciudad de México, pero con menos opciones las rutas menos rentables (¿les suena Durango, diputados?) no pueden cubrirse diariamente, entre otras cosas porque no hay mercado suficiente.

"Mudarse" al AIFA suena simple, pero es mucho más complicado, porque si en el AICM hay poco pasaje desde el AIFA es casi inexistente, por múltiples razones que no se han querido valorar. Entonces el boleto será caro y las frecuencias escasas.

En cuanto al Aeropuerto Internacional de Toluca (AIT) la cosa está peor. Con la misma idea de que si no hay más opciones en el Valle de México todos irían al AIFA, al AIT lo congelaron y es apenas ahora que empieza a querer levantar cabeza. Tanto Toluca como el AICM son ahora de la Marina y parece que esto le ha permitido mayor interlocución con el gobierno federal, al punto que de 1.7 millones de pasajeros de un año a otro han pasado a 2.5 millones. Supuestamente, Toluca podría ser también puerta de entrada al Mundial. Al menos hay mejores perspectivas para todos.