OPINIÓN

¡Vuela, vuela!

Por Uziel Medina Mejorada · 4 de febrero de 2023 · 6 min de lectura



El 2023 arranca con noticias desde los aires que apuntan a fortalecer el Sistema Aeroportuario Metropolitano, tales como la instalación de la oficina territorial en México de la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos, así como la entrada del AIFA al top 10 en volumen de pasajeros nacionales, la próxima mudanza de los vuelos de carga y la inauguración de los vuelos desde Santa Lucía a Houston por parte de Aeroméxico.

Estos eventos se dan en medio de un clima de cambio en las relaciones internacionales que impactarán en el futuro inmediato en el ámbito comercial; básicamente, la entrada del mundo en una especie de economía de guerra provocada en primera instancia por la irrupción de la pandemia de Covid-19 que afectó las cadenas de suministro y los flujos aéreos, tanto de pasajeros como de carga, el conflicto bélico entre Rusia y Ucrania, pero también por la guerra comercial entre Estados Unidos y China, encaminando al mundo hacia una inevitable desglobalización.

El surgimiento de bloques económicos no es nuevo, ya antes se ha buscado romper con la hegemonía occidental liderada por Estados Unidos, teniendo como gran ejemplo de tal desafío al otrora pujante bloque de los BRIC's; no obstante, no se había visto tan latente la posibilidad de fracturarse la esfera global económica hasta que el Sars – Cov 2 apareció en escena y puso en el radar global la forma en que las economías se han vuelto dependientes unas de otras, conduciendo al neoliberalismo a su agonía y reviviendo las tendencias soberanistas con una carga de cooperación regional.

Este tipo de eventos explican noticias que sacuden la escena comercial, como ocurre con el reciente interés de Tesla en expandir sus negocios alrededor de Sonora, fuente importante de litio, pero también en los alrededores del AIFA, acompañando por la creciente atracción en México para la relocalización de las industrias, potenciado por el TMEC y la escalada del conflicto comercial entre Estados Unidos y China. En este contexto, para México es de vital importancia diversificar la oferta de opciones para comunicarse con el mundo.

En tanto, la aviación comercial comienza a dar giros de gran calado en sus modelos de negocio, obedeciendo a los cambios geopolíticos y geoeconómicos, como puede observarse en la sustitución de algunas aerolíneas tradicionales del modelo *hub and spoke* por el modelo *point to point* y la expansión de las aerolíneas *low cost*, por lo que ya pueden observarse reacomodos en el mercado aeronáutico entre las rutas densas y las rutas delgadas, motivados por la necesidad de abaratar los costes de operación y reducir el impacto ambiental. Un síntoma claramente identificable es el fin de la demanda de los aviones jumbo, como el reciente adiós que le ha dado Boeing a su icónico 747, siguiendo nostálgicamente los pasos de Airbus respecto a su descomunal A380 con el cual habían arrebatado la corona de los mastodontes aéreos, esto a raíz de la dramática reducción de pedidos por parte de su mayor comprador, Emirates, que había convertido al coloso europeo en el sello de la marca.

La sustitución de estos gigantes del cielo se explica con la introducción al mercado de aviones más eficientes y de menor tamaño que permiten cubrir las necesidades de las aerolíneas, respecto al coste operativo, la eficiencia y una cartera de servicios que van desacoplándose de los hubs aeroportuarios; tal es el caso del boyante A350.

Si bien, los cambios que se están gestando en la aviación comercial no suponen la desaparición definitiva al momento de los mega aeropuertos, lo cierto es que el incremento de la oferta de rutas directas ha de redefinir el modelo de los grandes concentradores de operaciones y en esa vía ya existen algunas propuestas interesantes como lo es el low cost híbrido empleado por Air Asia, echando mano de micro hubs domésticos, o Ryanair que se ha valido del uso de aeropuertos vecinos a los hubs en Europa para aprovechar las bajas tarifas aeroportuarias y ganar mercado desde los vuelos de bajo costo y sin escalas, dando auge a la transportación punto a punto.

México no es ajeno a estas nuevas dinámicas en los aires y ya de tiempo atrás, cuando se observó el inminente colapso operativo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, se puso sobre la mesa rediseñar el sistema aeroportuario del Valle de México, incluyendo desde los años ochentas a la ex base militar de Santa Lucía como una opción para mitigar la saturación del AICM, y al ponerse en marcha el Sistema Metropolitano de Aeropuertos a partir de la operación de aeropuertos complementarios como lo son Toluca, Querétaro, Puebla y Cuernavaca, el sueño de la conectividad policéntrica y la reducción de la saturación se veía alcanzable, hasta que la desaparición de aerolíneas facilitó la cacería de los slots en el AICM.

Contra todo mal augurio de sus detractores, el AIFA hace su aparición en la escena del cambio de paradigma, no como el sustituto del hub que es el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México, como si lo pretendía hacer el faraónico NAICM en Texcoco, sino que viene a revitalizar la idea que ya está revolucionando las operaciones aéreas en otras partes del mundo, esto es, la hibridación logística aeroportuaria, sobre todo, atendiendo el incontenible desarrollo de una metrópoli policéntrica que demanda diversificar operaciones y democratizar las opciones de conectividad con otras localidades mediante rutas aéreas a través de la competencia entre las tarifas aeroportuarias y los servicios de las aerolíneas en medio de una reconfiguración de la escena comercial global donde México tiene su mayor tráfico aéreo exterior con Estados Unidos, principal socio comercial y amigo del TMEC.

Se antoja difícil que la aviación tradicional abandone por completo el modelo hub and spoke, dado que sus operaciones están diseñadas bajo este canon, pero se están viendo forzadas a hibridar sus operaciones y un caso tangible en México es Aeroméxico, y ante este escenario donde las operaciones point to point comienzan a plantarle cara a los hubs, conviene replantear los alcances de la ley de cabotaje, a fin de fomentar la competitividad y mejorar las ofertas de las aerolíneas, sin que esta produzca vacíos favorables a la competencia desleal que podría

herir de muerte a las aerolíneas nacionales, así como lograr la recuperación de la categoría 1 de seguridad aérea que permita abrir nuevas rutas y con ello, expandir el atractivo de la amplia oferta aeroportuaria que ahora tiene la Zona Metropolitana del Valle de México. De igual forma, la diversificación el tráfico de carga podría favorecer a la creación de más y nuevos centros logísticos que vigoricen la economía y le abran mercado a más productores y comercializadores mexicanos.

Publicado en Punto de Referencia. Dirección original: https://puntodereferencia.mx/opinion/vuela-vuela
Descargado el 21 de noviembre de 2026.