



PESOS Y CONTRAPESOS

CON EL MUNDIAL, ¿CÓMO NOS FUE?

POR ARTURO DAMM ARNAL

arturodammm57@gmail.com / @ArturoDammArnal

El Mundial de Fútbol tuvo lugar del 11 de junio al 19 de julio. En México se jugaron 11 partidos (el 10.58%). El primero el 11 de junio y el último el 5 de julio. 20 días de junio y 5 de julio. Mayoritariamente el Mundial, en México, tuvo lugar en junio. ¿Cómo nos fue, en materia de turismo, en junio pasado (con Mundial), comparando con junio del año pasado (sin Mundial)? Y no nada más con los extranjeros que entraron a México, sino también con los mexicanos que salieron al extranjero.

Para responder podemos consultar, del Inegi, la encuesta de junio de viajeros internacionales, que nos proporciona información, tanto de entradas (de extranjeros), como de salidas (de mexicanos), como del gasto total y el gasto medio (tanto de extranjeros en México como de mexicanos en el extranjero).

Los viajeros internacionales (ya sean extranjeros que entran al país o mexicanos que salen del país), se dividen en dos grupos: turistas y excursionistas. Los turistas se dividen en fronterizos y

no fronterizos, y los no fronterizos se dividen en los que entran y/o salen por la vía aérea y los que lo hacen por la vía terrestre. ¿Cuál de estos grupos está más relacionado con los turistas que fueron al Mundial de Fútbol, tanto extranjeros que vinieron a México como mexicanos que fueron a Estados Unidos y/o Canadá? Turistas no fronterizos que entraron y/o salieron por la vía aérea.

En junio de 2025 (sin Mundial), el número de turistas extranjeros no fronterizos, que entraron al país

por la vía aérea, fue 1 millón 849 mil 224. En junio pasado (con Mundial), fue 1 millón 751 mil 818, 5.27% menos.

En junio de 2025 (sin Mundial), el gasto total de los turistas extranjeros no fronterizos, que entraron al país por la vía aérea, fue 2 mil 166.4 millones de dólares. En junio pasado (con Mundial), fue 2 mil 249.0 millones, 3.81% más.

En junio de 2025 (sin Mundial), el gasto medio de los turistas extranjeros no fronterizos, que entraron al país por la vía aérea, fue 1 mil 171.5 dólares. En junio pasado (con Mundial), fue 1 mil 283.8, 9.59% más.

En junio de 2025 (sin Mundial), el número de turistas mexicanos no fronterizos, que salieron del país por la vía aérea, fue 634 mil 746. En junio pasado (con Mundial), fue 655 mil 503, 3.27% más.

En junio de 2025 (sin Mundial), el gasto total de los turistas mexicanos no fronterizos, que salieron al país por la vía aérea, fue 611.1 millones de dólares. En junio pasado (con Mundial), fue 725.2 millones, 18.67% más.

En junio de 2025 (sin Mundial), el gasto medio de los turistas mexicanos no fronterizos, que salieron del país por la vía aérea, fue de 962.7 dólares. En junio pasado (con Mundial), fue de 1 mil 106.3 dólares, 14.92% más.

Resumiendo, comparando junio del 2026 con junio del 2025. Entradas de extranjeros, menos 5.27%. Salidas de mexicanos, más 3.27%. Gasto total de extranjeros, más 3.81%. De mexicanos, más 18.67%. Gasto medio de extranjeros, más 9.59%. De mexicanos, 14.92%.

Conclusiones. Creció más la salida de mexicanos (más 3.27%), que la entrada de extranjeros (menos 5.27%). Creció más el gasto total de los mexicanos en el extranjero (más 18.67%), que el de los extranjeros en México (más 3.81%). Creció más el gasto medio de los mexicanos en el extranjero (más 14.92%), que el de los extranjeros en México (más 9.59%).

Así nos fue con el Mundial. ¿Bien, regular o mal?



GENTE DETRÁS DEL DINERO

ASOCIACIÓN DE PILOTOS DE EU: "NO VUELEN A MÉXICO"

POR MAURICIO FLORES

mauricio.flores@razon.com.mx / @mfloresarellano

Va en aumento el número de integrantes de la Asociación de Pilotos y Propietarios de Aviones de Estados Unidos (AOPA), que encabeza Luke Wippler —las más importante de ese país con medio millón de agremiados—, que circulan en sus redes sociales llamados a no volar a México por la carga burocrática y proclividad a las coimas en la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC): reclaman a Bryan Bedford para que la Federal Administration Aviation (FAA) intervenga a fin de evitar abusos y una eventual huelga de "alas caídas" de la aviación civil estadounidense para volar a su vecino del sur. Vaya momento para este asunto.

Y no es menor el reclamo, ni menor una potencial huelga que además del efecto directo sobre la industria de la aviación y aeroportuaria, pues su efecto resultaría expansivo.

Como ejemplo del alcance de la protesta de los integrantes de la AOPA y su impacto, está lo acontecido a principios de mayo pasado en el Aeropuerto Internacional del Norte. Nos cuentan que ahí arribó el presidente de la cadena comercial Costco, Ron Vachris, para asistir a la inauguración del almacén más grande en América de la firma..., pero que estuvo encerrado dentro de su avión cerca de 3 horas hasta que los agentes militares de la AFAC documentaran toda cantidad de papeles y certificados conforme a los nuevos estándares burocráticos que presumiblemente sirven para proteger la "soberanía nacional".

En ese incidente, nos cuentan, tuvo que intervenir el consulado estadounidense en Monterrey, a cargo de Melissa A. Bishop, para que pudiera descender del avión corporativo el

presidente de Costco y así estar presente en su propia inauguración.

La AOPA cuenta con poco más de medio millón de afiliados que pilotan unos 600 mil artefactos. El perfil de los visitantes estadounidenses en avión propio a México es el de personas cuya posición personal y profesional les permite realizar importantes desembolsos en los establecimientos de donde arriban en actividades turísticas, así como para impulsar inversiones y mantener en marcha las que ya tiene en operación.

Sin embargo, el personal de AFAC, a cargo del general Emilio Avendaño, no parece estar consciente de ello, no cuando menos aquellos que elaboran las cada vez más rígidas y hasta contradictorias normas para el arribo de aeronaves extranjeras... como la que exige que cada avión cargue las miles de copias del manual del fabricante del avión —que sólo se expide a talleres debidamente certificados y revisados por las autoridades de seguridad nacional— y que las

revisiones físico-mecánicas se hagan en talleres certificados ¡que ya tienen esos manuales! Y que, por cierto, manuales de los fabricantes que deben estar certificados por personal de AFAC.

Las inconsistencias regulatorias (e incluso con violaciones a la Ley Federal de Aviación) son tan contradictorias como que la vigencia de los exámenes médicos de los pilotos (reducida a 3 meses) no empata con los plazos para la renovación de la certificación de pilotos conforme al *check List* AFAC 18-E.

Los integrantes de la AOPA advierten a sus correligionarios que llegar a México les puede consumir 5 horas de espera en trámites debido a lo que catalogan como abuso de poder por parte de la AFAC y una puerta trasera para que se les exijan pagos extralegales.

Y pensar que está en puerta el resultado de la auditoría de la FAA a la AFAC y su resolución sobre mantener o no la Categoría 1 de seguridad aérea a México. De Andy y su visa, mejor ni hablamos.

¿Desprivatización y rereprivatización ferroviaria? El mes pasado le di a conocer el cambio de director general del Ferrocarril Interoceánico de Tehuantepec (FIT) con la salida del capitán de navío Alan Tarsicio Cruz Saba y la llegada de un civil, Oscar Vásquez Roldán; ello como parte de una serie de cambios en la industria ferroviaria mexicana y de América del Norte que también sacaría chispas en medio de la rípida relación con Estados Unidos y el sancochado nacionalismo en este país. Y es que corren aspiraciones centralistas de nuevas expropiaciones en esa industria, al mismo tiempo que se explora la posibilidad de concesionar a particulares la operación de tramos de trenes de pasajeros que se construyen actualmente. ¿Quiere saber más?