



¿Prohibido usar Uber al viajar?

El gobierno federal volvió a cerrar la puerta a las plataformas de transporte en aeropuertos. La medida afecta a usuarios de servicios como Uber y Didi para la entrada y salida.

Y es que la decisión no llegó sola. Esta semana hubo **protestas de taxistas concesionados** en el aeropuerto capitalino.

Su argumento es que ellos pagan **derechos, permisos y contraprestaciones** para operar dentro de la zona federal, mientras las plataformas recogen pasajeros sin esos costos.

A la par de las protestas, el aeropuerto anunció **operativos con apoyo de la Guardia Nacional** para inhibir el servicio considerado irregular.

La presidenta Claudia Sheinbaum respaldó la postura federal. Aunque también pidió a los taxistas **no abusar de las tarifas**, con la idea de evitar cobros excesivos a los usuarios.

EL CHOQUE LEGAL

El problema no se reduce a una disputa entre taxistas y aplicaciones. Existe además un **frente judicial abierto**.

Uber ha recordado que **sigue vigente una suspensión** dentro de un juicio de amparo promovido por la empresa.

Esa resolución no crea un permiso pleno para operar dentro del polígono aeroportuario. Pero sí ordena **detener actos arbitrarios y discriminatorios** contra vehículos vinculados con la plataforma mientras se resuelve el fondo del caso. Incluso en febrero pasado hubo actuaciones judiciales por posible incumplimiento de esa medida.

Por eso el nuevo operativo abre nuevos frentes. De un lado, la **autoridad sostiene que no existe autorización** para levantar pasaje en zona federal. Del otro, **Uber afirma que la Guardia Nacional** no puede detener vehículos de forma indiscriminada.

MUNDIAL EN PUERTA

Todo esto ocurre a unos meses del **Mundial de fútbol**. México será la sede en Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey. Los tres aeropuertos enfrentarán mayor presión de **llegadas, equipaje, traslados y demanda de transporte terrestre**.

Qatar, durante la Copa de 2022, no resolvió el problema con prohibición total. Ordenó el flujo con **zonas designadas para taxis y plataformas**, se-



ñalización clara y puntos de ascenso definidos dentro del aeropuerto. Ese modelo redujo fricción y **evitó que el pasajero quedara a la deriva.**

En México, en cambio, el diseño actual empuja a puntos externos, caminatas, trasbordos y cancelaciones. En **Guadalajara** ya se perfila un esquema de terreno aledaño con traslado interno. En **Monterrey** la oferta sigue concentrada en taxis autorizados. En la **CDMX** es igual, sumado al riesgo de bloqueos y operativos de la Guardia Nacional.

LO QUE SIGUE

El conflicto no enfrenta sólo a taxistas contra plataformas. También exhibe una **falla de política pública nacional.** El usuario necesita certeza al llegar, sobre todo en un evento internacional que multiplicará la demanda.

Si el gobierno mantiene la prohibición por perímetro sin crear zonas oficiales, tarifas visibles y reglas homogéneas, la movilidad desde los aeropuertos será aún **más lenta, cara y confusa.**

La discusión va más allá de la competencia económica. Se trata de **evitar**

el caos. Si nuestro país recibirá millones de visitantes en unos meses, **no podemos improvisar el traslado más básico,** el paso entre el aeropuerto y la ciudad.

Proteger concesiones sin ordenar alternativas **deja al pasajero en medio del pleito.** Dejar al usuario desamparado es seguir apostando por aeropuertos sin facilidades, ciudades sin mayor competitividad y el país proyectará desorden justo antes de su mayor vitrina internacional ante millones de ojos.

EL DATO INCÓMODO

México destinará en 2026 el **3.4% del PIB a educación,** por debajo del mínimo internacional recomendado de **4% a 6%,** según el Centro de Investigación Económica y Presupuestaria (CIEP). Aunque el presupuesto 2026 crece 3%, el aumento se concentra en apoyos directos y no en fortalecer escuelas o universidades. **La educación superior incluso enfrenta recortes.**

@Juan_OrtizMX