



Preveían 20 mills. de pasajeros anuales; en 2024, fueron 6.3 mills.

# Vuela bajo el AIFA a 3 años de apertura

Incumple expectativa  
y pierde el País  
en competitividad,  
advierten expertos

SARAÍ CERVANTES

El Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), que el próximo 21 de marzo cumplirá su tercer aniversario, está muy lejos de cumplir sus expectativas oficiales, y el País ha perdido competitividad por no contar con el aeropuerto que necesita, señalaron expertos.

Fernando Gómez, especialista del sector aéreo, recordó que en una primera

fase en operación, en un periodo de tres años, se estimaba que el aeropuerto estaría atendiendo a 20 millones de pasajeros anuales.

Sin embargo, del 21 de marzo de 2022, cuando inició operaciones, al 31 de enero de 2025, el AIFA trasladó a 10 millones 469 mil 376 viajeros.

“Aunque los pasajeros pueden encontrar vuelos más económicos en el AIFA que en el AICM, no siempre ven esos beneficios, por lo que tienen que gastar para tras-

ladarse a la terminal de Santa Lucía, y para las aerolíneas operar desde ahí no es rentable”, refirió.

Pablo Casas Lías, director del Instituto Nacional de Investigación Jurídico-Aeronáutica (Inija), comentó que ha salido más caro cancelar el Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM), cuyo costo se estimó rondaría los 332 mil millones de pesos.

Lo anterior, detalló, si se considera que el 85 por ciento de la Tarifa de Uso Aero-



portuario (TUA) del AICM se destina al pago de la deuda de los bonos del NAIM (6 mil millones de dólares), a lo que también deben sumarse los recursos que le han destinado al AIFA, desde su construcción, en Presupuesto y subsidios.

Según la 4T, para la construcción del aeropuerto del ex Presidente Andrés Manuel López Obrador se gastaron 75 mil millones de pesos. Además, en el Presupuesto de Egresos de la Federación

2023 se le asignaron 836 millones de pesos, en 2024 unos mil 500 millones de pesos y en 2025 más de 924 millones.

Juan Carlos Machorro, socio de Santamarina +Steta, expuso que el AIFA es una terminal aérea subsidiada que no resuelve los problemas de transportación aérea.

Dijo que el proyecto de AMLO reemplazó al NAIM, el cual ya tenía un avance en su construcción de cerca de 30 por ciento cuando decidió cancelarse, y de cuyo costo el 90 por ciento sería pagado por el sector privado.

Machorro recordó además que los dos recortes de operaciones que ha sufrido el AICM, que han permitido el incremento de vuelos en el AIFA, han sido por decreto, así como también la orden de mudar la carga aérea del primer al segundo aeropuerto.

“Cuando se decidió cambiar un proyecto por otro en donde dos aeropuertos coexisten (AICM y AIFA), pero no se entiende de qué manera son complementarios, y en que plazos van a ir cediendo mercado uno al otro, se tiene como resultado lo que tenemos hoy”, expresó.

## NO DESPEGA

El AIFA está muy lejos de sus metas en el traslado de pasajeros, pues en 2024 apenas movió poco más de 6.3 millones de viajeros.

Fuente: AIFA

### EXPECTATIVAS

#### PRIMERA ETAPA

**20 MILLONES**  
de pasajeros anuales

#### SEGUNDA ETAPA

**80 MILLONES**  
de pasajeros anuales

### REALIDAD

AÑO	PASAJEROS
2022*	912,415
2023	2,631,261
<b>2024</b>	<b>6,318,454</b>
2025**	565,716

\* Del 21 de mar. al 31 dic. de 2022

\*\* Sólo ene. de 2025