



El Felipe Ángeles. Casi vacío

Moisés Pablo / Cuartoscuro.com



CRUJEN LAS FINANZAS DE SANTA LUCÍA...

SE MANTIENE CON APORTACIONES FEDERALES

Los primeros meses de operación del AIFA han sido de crisis financiera: sus pasivos se incrementaron, hasta el pasado junio, a más de 231 millones de pesos por las deudas con proveedores, la baja operación de la terminal y la escasa utilización de sus espacios comerciales. Así, la operación de las instalaciones de Santa Lucía se mantiene gracias a subsidios de las secretarías de Hacienda y de la Defensa.

CLAUDIA VILLEGAS

El Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) cumplió sus primeros meses de operación en medio de un incremento de sus pasivos derivado de las deudas con sus proveedores, la escasa operación de sus pistas, la baja utilización de sus espacios comerciales y los pocos servicios para la operación en tierra de las aeronaves, revelan sus estados financieros a junio de este año.

El Informe Interno de Gestión del AIFA, con fecha de 30 de junio, revela que al cierre de ese mes el pasivo del aeropuerto se ubicó en 231 millones 813 mil 812 pesos, mientras que su operación está siendo subsidiada por aportaciones presupuestales desde las Secretarías de Hacienda y la de la Defensa Nacional (Sedena).

“La variación de \$231,813,812.96 pesos que equivale al 100% respecto al mismo periodo del ejercicio fiscal anterior deri-▶



Viene de la
página anterior



Autobuses a la puerta

va principalmente de la falta de operaciones en 2021 y la puesta en marcha en sus operaciones del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, SA de CV, el rubro más representativo de la variación en el activo es Otros Activos No Circulantes, que es donde se encuentran registrados los actos jurídicos (contratos) con proveedores y acreedores", establece el documento sobre la operación del AIFA al que Proceso tuvo acceso.

Durante este periodo, el Informe de Gestión también da cuenta de las "aportaciones y donaciones de capital" realizadas por el gobierno federal a junio, por un total de 21 millones 984 mil 338 pesos.

Sin embargo, el saldo de todas las aportaciones, transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas suma 373 millones 370 mil 317 pesos, mientras que los ingresos por Tarifa de Uso de Aeropuertos sólo registran un saldo de 11 millones 532 mil 288.9 pesos, y los ingresos por servicios aeroportuarios suman apenas 4 millones 127 mil 965.8 pesos.

En el rubro de servicios comerciales, el monto logrado hasta ahora es de 425 mil 706 pesos.

Al cierre de junio, los estados financieros del AIFA revelan, según expertos en auditoría y contabilidad, que no cuenta con liquidez y que sus disposiciones de efectivo se basan en el dinero asignado o recibido desde la Federación. De hecho, indicaron que sus pasivos circulantes duplican a su activo circulante. El estado financiero del AIFA, con cifras entre el 1 de

enero y el 30 de junio, revela que el total de sus pasivos, por 231 millones 813 mil pesos, están documentados en el corto plazo.

En noviembre de 2021, según el Informe de Gestión del AIFA a junio de 2022, el presupuesto asignado por la Secretaría de Hacienda en el Presupuesto de Egresos de la Federación del año fiscal 2022 para este proyecto fue de 419.4 millones de pesos, considerando el presupuesto de "Servicios Personales". Sin embargo, en marzo de 2022 se registró una adecuación de transferencia de recursos de la Sedena a la sociedad anónima que controla al AIFA con la finalidad de cubrir las "necesidades reales". De esta forma, el presupuesto modificado para el AIFA ascendió a mil 370 millones 399 mil 999 pesos.

Las tres pistas del AIFA, dos de uso civil y una de operaciones militares, se proyectaron para tener una capacidad inicial de realizar al menos 160 mil operaciones áreas anuales y atender a 18 millones de pasajeros cada año, de acuerdo con los resultados de la fiscalización del desempeño y ejecución de este aeropuerto realizado por la Auditoría Superior de la Federación (ASF) y que formó parte de la revisión de la Cuenta Pública 2019.

Si bien desde marzo pasado el tráfico de pasajero ha aumentado, las cifras indican que el AIFA necesita un mayor ritmo en sus operaciones para alcanzar las metas establecidas en el plan maestro, pero sobre todo para generar los ingresos necesarios y convertirse en un proyecto sustentable.

Al primer trimestre de este año el AIFA

registró un total de 6 mil 906 llegadas y 7 mil 319 salidas, con un total de 14 mil 225 operaciones. Sólo se registraron 136 vuelos entre enero y marzo y apenas 79 espacios comerciales se encuentran rentados y bajo contrato.

En cambio se logró una ocupación total de los espacios destinados a las taquillas en la terminal de autobuses, lo que permitió establecer una relación comercial con 11 de las principales empresas de autobuses foráneos en el país, como ADO, ADO GL, Estrella Roja, ETN, Pegasso, Costa Line, Pullman, Primera Plus, Futura, Ómnibus de México y Caminante. La conectividad de la terminal se limita a 25 unidades para prestar servicios individuales y vagonetas en 14 puntos de enlace con la zona metropolitana.

Para el segundo trimestre de 2022 los números mejoraron, con un total de 105 mil 352 operaciones entre llegadas y salidas y un total de mil 80 vuelos, pero aún muy lejos de las 40 mil operaciones previstas para un trimestre bajo los escenarios marcados por la Sedena.

Desglose de pérdidas

Para incrementar el tráfico en el AIFA, el Informe de Gestión da cuenta de reuniones de trabajo con diversas aerolíneas y diversas autoridades, como la Fuerza Aérea Mexicana, la Agencia Federal de Aviación Civil, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, así como de la Secretaría de Infraestructura, Comunicación



Viene de la
página anterior

y Transportes. El reporte no informa, sin embargo, sobre gestiones con autoridades aeronáuticas internacionales para lograr la certificación de esta terminal.

De acuerdo con los estados financieros del AIFA a junio de 2022, sólo reportaron ingresos propios por 16.7 millones de pesos. Además se registran los recursos fiscales por 342.5 millones de pesos, mientras que su gasto programable se ubica precisamente en 342.5 millones de pesos.

En Servicios Personales se ejercieron 137.1 millones de pesos, principalmente en el rubro de sueldos, por 73.2 millones de pesos; en cuotas por seguridad social, por 17.7 millones de pesos, así como otras prestaciones sociales y económicas, por 44.1 millones. En materiales y suministro, el gasto fue de 6.5 millones de pesos, recursos que se erogaron para alimentación del personal.

Durante este periodo el AIFA contrató seguros de bienes patrimoniales por 161.5 millones de pesos, monto que se reflejó en el rubro de Servicios Financieros.

Así, el superávit financiero que se registró al 30 de junio de 2022 por 16.7 millones de pesos, así como la disponibilidad de 17.8 millones de pesos, fue resultado de las aportaciones al patrimonio hechas desde la Federación.

Los resultados operativos del AIFA se presentaron entre el 29 de marzo y el 28 de junio de 2022 al Consejo de Administración de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, SA de CV, durante dos sesiones ordinarias.

En esas sesiones se nombró a los vocales propietarios de la empresa y se designó al coordinador de Control Interno del AIFA.

El general brigadier Isidoro Pastor Román, director del AIFA, nombró al subdirector general de administración de la terminal aérea, Humberto Zerón Martínez, como coordinador de Control Interno, cuya principal responsabilidad será coordinar la entrega de información y las actividades vinculadas con el Órgano Interno de Control del AIFA, a cargo de Arturo González García, nombrado en ese cargo por la Secretaría de la Función Pública.

El titular de la ASF, Roberto Salcedo, fue notificado del nombramiento en la Coordinación de Control Interno de Zerón Martínez, comandante del 94 Batallón de Infantería de la Novena Zona Militar desplegado en Culiacán entre 2017 y 2019. Entre 2019 y 2021 Zerón Martínez fue Coordinador de Normatividad de la Oficialía Mayor de la Sedena y hasta el 16 de agosto de 2022 fue subdirector administrativo del AIFA.

El nombramiento de Zerón Martínez fue resultado de una serie de recomendaciones hechas por la Secretaría de la Función Pública luego de conocer el Informe de Autoevaluación de la Gestión 2021.

Planes para 2052

La Secretaría de la Función Pública también recomienda que en el ejercicio del presupuesto se privilegien las licitaciones públicas, en línea con la Ley de Austeridad Republicana, y sólo en los casos de excepción, previstos en la normatividad, se permitan los esquemas de invitación a cuando menos tres personas o por adjudicación directa.

En el Análisis Costo Beneficio elaborado por la Sedena para justificar la construcción del AIFA y su proyecto de inversión, se estimaba que para 2052 el AIFA, alcanzando su máxima etapa de operación, trasladaría 53.4% de los pasajeros que se esperarían para ese año, por lo que sería la terminal más importante en el centro del país. Mientras tanto, el AICM pasaría de atender 97.9% del tráfico total de usuarios a 31.7%.

Sin embargo, la revisión de la ASF estableció que la estimación de la nueva distribución del tráfico entre los tres aeropuertos (AICM, Toluca y AIFA) no se realizó ni tomó en cuenta las preferencias reveladas de los usuarios, toda vez que nunca se definieron los destinos que tendrían cada uno de los aeropuertos con aerolíneas en común, en coordinación con las aerolíneas, por lo que los usuarios podrían elegir la opción más cercana y, con ello, se incrementa el riesgo de que la infraestructura de alguno de los tres aeropuertos se subutilice, a la par que la de otro esté saturada, lo que no solucionaría el problema actual del transporte aéreo en el centro del país.

En el Análisis Costo Beneficio con el que se justificó el AIFA, tampoco se tomó en cuenta el origen y destino de los pasajeros en relación con las operaciones na-

cionales e internacionales, ya que para el Aeropuerto Internacional de Toluca se estimó que, a partir de 2019, 35.1% de los pasajeros transportados lo serían por vuelos internacionales; sin embargo, en la revisión de las estadísticas del sector, se identificó que desde 2016 ese aeropuerto no realiza operaciones internacionales de pasajeros, por lo que la estimación se hizo con datos incorrectos.

La ASF advirtió desde 2019 la afectación que la distribución planteada tendría en el sector aeronáutico, en particular en el costo en el que tendrían que incurrir las aerolíneas que se transferirán de un aeropuerto a otro, y en el costo para las aerolíneas que estarían presentes en más de un aeropuerto, así como aquellas que serían nuevas en el mercado.

Desde 2019 y 2021, además, la ASF advirtió que ni la Sedena ni la SCT habían establecido mecanismos de coordinación, canales de comunicación, negociaciones o acuerdos con las aerolíneas, con la finalidad de atraer y mantener su interés por realizar operaciones y definir rutas en el AIFA.

La ASF recomendó a la Cámara de Diputados, a través de la Comisión de Comunicaciones y Transportes y de Defensa Nacional, evaluar la pertinencia de establecer en la Ley de Aeropuertos las responsabilidades de la Secretaría de Comunicaciones y de la Defensa Nacional para delimitar el marco de actuación de cada secretaría en la operación de aeropuertos mixtos para que se realicen de manera eficiente.

Desoir las recomendaciones de la ASF le cuesta ahora al erario aportaciones y donativos cada trimestre para sostener la operación del AIFA, una terminal que necesita conectividad y servicios. ●



Pastor Román, Director en apuros

Octavio Gómez