



# El fracaso del AIFA

**A**lgo está resultando muy mal con el Aeropuerto Felipe Ángeles, en Santa Lucía, para que haya tenido, desde su inauguración, el 21 de marzo del año pasado, a enero de este año, poco más de un millón de pasajeros, que es lo que tuvo el Aeropuerto Internacional Benito Juárez, de la Ciudad de México, en su primer año de operación, hace 70 años. Las cosas lucen peor cuando la meta establecida para el primer año de operación del Felipe Ángeles, de 2.4 millones de pasajeros, no llegó ni al 50% estimado.

Las noticias sobre andenes semivacíos en una terminal que muchas horas del día se ve fantasmal frustran al presidente Andrés Manuel López Obrador. El bajo número de vuelos lo irrita y dice que es culpa de los conservadores. Es una fuga hacia delante ajena a la realidad, que corona con la afirmación que el Felipe Ángeles es “uno de los mejores aeropuertos del mundo”. Es evidente que no sabe de aeropuertos. El Felipe Ángeles no se encuentra entre los mejores aeropuertos del mundo. Ni siquiera figura entre los 100 primeros, de acuerdo con la consultora británica SkyTrax, que sólo considera a tres latinoamericanos, Bogotá (37), Quito (40) y Lima (89).

Los mejores aeropuertos se distinguen por la funcionalidad de sus terminales y su conectividad terrestre. Todos ellos, sin importar la lejanía, como el de Narita, que se encuentra a 100 kilómetros de Tokio, o el

ESTRICTAMENTE  
PERSONAL

**Raymundo  
Riva Palacio**

Opine usted:  
rivapalacio@ejecentral.com

@rivapa



de Estambul, a 52 kilómetros del centro, tienen una múltiple conectividad que los hace fácilmente accesibles. Hay otros, como el de Singapur, el Heathrow, de Londres, y el Schipol, de Ámsterdam, por mencionar sólo unos cuantos, donde no se necesita salir de las terminales para tomar el Metro o los trenes suburbanos.

Nada de esto tiene el Felipe Ángeles, cuya conectividad terrestre lo está matando. La autopista de acceso que se inauguró recientemente es una tomadura de pelo, porque conecta sólo hasta Ecatepec, no a la capital. Cualquiera que haya transitado por la ruta entre la Ciudad de

México y Ecatepec, sabe de sus frustrantes embotellamientos. Se está construyendo otra conexión al aeropuerto del Circuito Mexiquense, pero para utilizarla habrá que tomar la autopista a Toluca y conectar 15 minutos después en La Venta, desde Santa Fe, con la autopista Chamapa-Lechería.

El problema no debe confundirse. El Felipe Ángeles, como aeropuerto, tiene la más alta tecnología en equipos de navegación, y la construcción de la terminal y sus pistas, a decir de los expertos, tiene gran calidad. Tiene deficiencias que se podrán resolver con mejor organización, como el tiempo que se tarda desde que documenta y los minutos en los que llega a la sala de embarque. En la actualidad, cuentan pasajeros, ese tiempo llega a ser hasta de 20 minutos, demasiado para un aeropuerto vacío si se toma como referencia el aeropuerto de Incheon, de Seúl, donde se hacen 10 minutos.

Tampoco es relevante la distancia del Felipe Ángeles de la Ciudad de México, sino la falta de vías dedicadas para llegar sin complicaciones, que han afectado el despegue del megaproyecto presidencial que no figura tampoco entre los 10 aeropuertos principales del país. Las enormes deficiencias de conectividad tienen que ver con las prisas de López Obrador por inaugurarlo, y aumentarán por problemas conceptuales en el transporte, que no desahogarán el Benito Juárez ni, eventualmente, lo sustituirán en definitiva.

Para que eso suceda, deberá modificarse el diseño de conectividad terrestre, porque,



de continuarse por el camino actual, la viabilidad financiera del aeropuerto será inalcanzable. El ejemplo más claro es el del tren suburbano que conectará a la Ciudad de México con Santa Lucía, que saldrá de la vieja estación de ferrocarril de Buenavista. Si la principal conexión terrestre se va a dar desde ahí, los problemas de tiempos perdidos no desaparecerán y las personas seguirán optando por el Benito Juárez, pese a su deterioro, real e inducido, al tenerse en la alcaldía Miguel Hidalgo, según fuentes de la industria, alrededor de 70% de venta del boletaje aéreo.

Con un tráfico relativamente fluido, el recorrido del Auditorio Nacional a Buenavista en automóvil es de una media hora; en hora pico, fácilmente se duplica. La vieja estación de ferrocarriles tiene una línea del Metro a donde llega la Línea 8, que conecta sólo con el oriente de la ciudad. En comparación, la estación de Châtelet, en el centro de París, es cruzada por cinco líneas del Metro y trenes suburbanos, que llevan a los aeropuertos Charles de Gaulle, Le Bourget y Orly.

Para conectar con el Felipe Ángeles hay seis rutas de autobuses dedicados, de las terminales de autobuses Tapo, Norte y Sur, del Monumento a la Revolución, del Metro Indios Verdes, del World Trade Center, y una más en Perisur. El perfil del

viajero en avión no corresponde probablemente con el destino de la mayoría que pasa por esos puntos. Habrá una conexión del Periférico Oriente, a la altura de la avenida Zaragoza, con la autopista Peñón-Texcoco, pero ese Periférico sólo tiene de vía rápida el nombre, pues está lleno de semáforos. Las autoridades piensan que conectará con San Ángel, Coyoacán, Tlalpan, Coapa y Tepepan.

Los problemas se vienen arrastrando, sin resolverse. La Auditoría Superior de la Federación concluyó desde 2021 que el Felipe Ángeles carecía de planeación, análisis de impacto social, estudios de costo real y beneficios, y que no existían evidencias de que fuera un proyecto rentable. Por los primeros resultados, va corriendo hacia el fracaso.

Quedó lejos de su meta de pasajeros, no ha cumplido en tiempo y forma la conectividad prometida, opera apenas a 8% de su capacidad y el modelo financiero elaborado en 2021, que preveía utilidad neta en tres años de 93 millones de pesos, no se cumplirá, mientras que las pérdidas estimadas para 2025, de al menos 185 millones, probablemente serán mayores. Lo único bueno para López Obrador es que el desastre le caerá a quien sea presidente, porque él ya se habrá ido a su rancho.

***Las cosas lucen peor cuando la meta establecida para el primer año de operación del Felipe Ángeles, de 2.4 millones de pasajeros, no llegó ni al 50% estimado***