



PRIMER AÑO DEL AIFA

Incumple metas; buscaba mover 2.4 millones, hoy sólo son 1.3 millones.

PÁG. 16

LA META ERA TRASLADAR A 2.3 MILLONES DE VIAJEROS

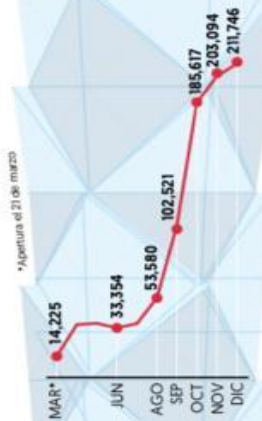
# A un año de su entrada en operación, el AIFA fracasó en sus objetivos

En 2022, la obra de la 4T alcanzó las 14 mil 500 operaciones, que equivalen a 12 días de las del puerto aéreo capitalino

## Sin levantar

El AIFA sumó 912 mil 415 pasajeros al cierre del 2022, un promedio de 91 mil 249 pasajeros mensuales.

Operaciones totales 2022



## Pierde un ala

Se esperaba que Interjet y Viva realizarían casi 120 mil operaciones en el primer año, pero Interjet dejó de volar en diciembre del 2020.

Estimación de operaciones para el AIFA, 2032



## La saturación del AICM sigue, aunque Santa Lucía movió 1.3 millones de pasajeros

ALDO MUNGUÍA amunguia@elfinanciero.com.mx

Ningún decreto presidencial ha bastado, ni siquiera la reducción en 15 por ciento de las operaciones en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), para lograr que el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) cumpla su objetivo. En 12 meses, el proyecto del presidente Andrés Manuel López Obrador no ha logrado reducir la saturación del puerto aéreo de la capital, coinciden expertos.

El AIFA llega a su primer aniversario con poco más de un millón 300 mil pasajeros movilizados, cuando su meta era transportar a 2.4 millones de pasajeros al cierre del 2022.

También fracasó en generar un mercado aéreo que pueda ser atractivo para las líneas aéreas nacionales y extranjeras. El aeropuerto inaugurado en marzo del año pasado tiene alrededor de 14 mil 500 operaciones acumuladas al mismo mes del 2022, una cifra que al Aeropuerto Internacional de la CDMX le cuesta tan solo 12 días en cubrir.

Originalmente, el plan maestro de desarrollo indicaba que la meta para el primer año de funcionamiento del aeropuerto era llegar a las 80 mil operaciones y rondar los

10 millones de pasajeros.

"No hay vuelos, no hay oferta, no funciona; un aeropuerto desierto es un fracaso bajo cualquier visión, para hacerlo funcionar tenemos que generar oferta. Nos hemos ocupado mucho de la infraestructura, pero no tenemos oferta, nuevas aerolíneas o fortalecimiento de las que ya existen", dijo Rogelio Rodríguez, doctor en derecho aeronáutico.

Aunque la información estadística del AICM indica una disminución de operaciones y de pasajeros al cierre del 2022, esa disminución no se explica por una hipotética baja saturación, sino por el impacto de la pandemia, además de la quiebra de Aeromar e Interjet.

Asimismo, ninguna de las líneas aéreas, hasta el momento, ha trasladado vuelos del AICM al AIFA, es decir, la oferta que el nuevo aeropuerto tiene ha sido capacidad adicional de Volaris, Viva Aerobus y Aeroméxico.

"El aeropuerto Felipe Ángeles no está teniendo un movimiento efectivo del mercado, dado que no se han terminado las obras de infraestructura, eso no le ha permitido un atractivo para sustituir las operaciones en el AICM, para que de forma natural se pueda descongestionar", agrega Rodríguez.

El aeropuerto ubicado en la base aérea militar de Santa Lucía también carece de un plan maestro con metas claras; si bien el plan inicial, diseñado por *Aéroports de Paris Ingénierie* contempla una meta de 19.4 millones de pasajeros en la primera

fase, que estaría concluida hacia el 2032, el director del AIFA, Isidoro Pastor ha titubeado y cambiado, la cifra meta para el primer año del puerto aéreo.

"No se ha cumplido el objetivo del AIFA, que es la reducción de la saturación porque el nuevo aeropuerto tuvo que haber absorbido, al menos, 10 millones de pasajeros y aproximadamente unos 70 mil operaciones de las que tiene el Benito Juárez. No se ha logrado porque falta la incorporación de aerolíneas", coincidió Fernando Gómez, analista independiente del sector aéreo.

Gómez agregó que el AIFA no solo carece de rentabilidad en el corto plazo, sino que va a continuar con subsidios para su operación. Además, puntualizó, el Felipe Ángeles no fue hecho para detonar un nuevo mercado de pasajeros, sino que fue construido por la milicia para aminorar la saturación del Benito Juárez y atender la demanda de la ciudad más importante del país.

"El objetivo no era crear un aereo-

puerto para un nuevo destino, era conectar a la Ciudad de México, que ya tiene un mercado cautivo", remarca Gómez Suárez en entrevista.

Tanto Rodríguez como Gómez son puntuales en señalar que haber dado el aeropuerto de Santa Lucía en propiedad a la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena), así como su administración, para poder generar rentabilidad y garantizar el pago de pensiones militares, ha fracasado.

"Debe haber un plan de proyección financiera, eso, en el caso del AIFA no existe. El objetivo de haberle dado la concesión a la empresa Tolteca-Maya-Mexica, el objetivo era generar presupuesto para poder otorgar recursos suficientes para las pensiones militares y si no se logra la rentabilidad, tampoco va a haber esos ingresos", lamenta Gómez.

La Auditoría Superior de la Federación (ASF) advirtió que incluso las proyecciones del Análisis Costo Beneficio del aeropuerto Felipe Ángeles inaugurado hace un año carecen de sustento técnico que permita revisar su razonabilidad.

"El AIFA no se planeó, no se diseñó, ni se construyó, conforme a las reglas que para ello señalan los organismos internacionales. Mucho menos, se planeó, diseño y construyó, bajo los principios de negocio utilitario y viable", dice Pablo Casas, director del Instituto Nacional de Investigaciones Jurídico Aeronáuticas (INIJA).

En tanto, para Rafael Echevarne, director general de la Asociación Internacional de Aeropuertos (ACI) para Latinoamérica, las estrategias, como el cabotaje, para generar flujo de pasajeros hacia el aeropuerto son debatibles y no deberían ser aprobadas en tanto no haya una reciprocidad en los mercados.

*"El aeropuerto Felipe Ángeles no está teniendo un movimiento efectivo del mercado, dado que no se han terminado las obras de infraestructura"*

ROGELIO RODRÍGUEZ Experto y doctor en Derecho Aeronáutico.

Reducción de costos para el transporte de carga



## Por verse

El AIFA ayudaría a reducir hasta 40% las demoras y 20% los costos operativos contra lo que ocurría en el AICM y Toluca.

% Beneficios estimados con la operación del AIFA en diciembre, 2019.