



TODAVÍA NO ES NEGOCIO

# AIFA pierde casi 400 mdp en 2023; sus gastos superan los mil 673 mdp

El año pasado recibió mil 138 mdp en subsidios, 14% menos comparado con los nueve meses de operación de 2022

Este 2024, se aprobó un presupuesto de mil 500 mdp para el nuevo aeródromo

ALDO MUNGUÍA  
amunguia@elfinanciero.com.mx

En el 2023, el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) no alcanzó el punto de equilibrio previsto por su director, el general Isidoro Pastor, y en contraparte, cerró el año con una pérdida de 391 millones 341 mil pesos, un déficit que fue solventado con subsidios millonarios obtenidos del presupuesto de la federación.

Información de la Plataforma Nacional de Transparencia consultada por El Financiero revela que el AIFA tuvo ingresos totales por mil 282 millones de pesos, mientras

**2.6**

MILLONES DE PASAJEROS

Movilizó el Aeropuerto Internacional de Santa Lucía el año pasado.

que sus gastos superaron los mil 673 millones de pesos al cierre del año pasado.

“Entre más pronto se eleve el rendimiento les irá mejor con respecto a las corridas financieras; aunque no es un proyecto con fines lucrativos, sí es necesario que sea suficiente para cubrir sus gastos. Por el momento hay un déficit presente”, refirió Fernando Gómez Suárez, analista independiente del sector aéreo.

Los estados financieros del puer-

**1,282.2**

MILLONES DE PESOS

Fueron los ingresos de Santa Lucía durante el año pasado, pero aún no alcanza su equilibrio.

to aéreo añaden que, durante el 2023, los subsidios recibidos fueron de mil 138 millones de pesos, una reducción en las transferencias gubernamentales del 14.2 por ciento, según los estados financieros del aeropuerto de Santa Lucía.

De esta manera, entre marzo del 2022 y el cierre del año pasado, el “Felipe Ángeles” recibió subsidios para su funcionamiento por 2 mil 466 millones 326 mil pesos.

En cifras acumuladas, el AIFA ha perdido mil 667 millones 618



mil 560 pesos por la diferencia entre los ingresos generados por el ofrecimiento de sus servicios aéreos y otros relacionados con la facturación comercial en la terminal aérea.

El gobierno ha realizado esfuerzos por incrementar el flujo de operaciones en el AIFA, ello a través de decretos presidenciales y reducciones en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) con la intención de perfilar al primer puerto aéreo como la opción idónea para que las líneas aéreas coloquen mayor capacidad o reacomoden los vuelos recortados en el aeropuerto más importante del país.

Ambas medidas han impulsado el movimiento de pasajeros atendidos por el AIFA: en el 2023, la cifra de viajeros que usaron el puerto aéreo en Santa Lucía creció a 2.6 millones, mientras que el año previo, desde su inauguración en marzo hasta el cierre del 2022, solo recibió a 912 mil pasajeros nacionales e internacionales.

“El AIFA es un aeropuerto complementario, no es uno principal, no está diseñado para reemplazar al AICM ni en el corto ni mediano plazos; como aeropuerto complementario creemos que va a llegar al punto de equilibrio si acaso al final

del 2024, y no el año pasado como lo había dicho el presidente”, refirió Juan Carlos Machorro, socio de Santamarina +Steta especializado en aeropuertos y aerolíneas.

Para el 2024, el gobierno aprobó un presupuesto de mil 500 millones de pesos para el AIFA, por lo que las transferencias a modo de subsidios llegarán hasta los 3 mil 966 millones de pesos al término de este sexenio.

LAS CAUSAS

El AIFA no ha podido consolidarse ni alcanzar su equilibrio financiero debido a una serie de factores que le aquejan desde su concepción: no se tuvo listo un sistema masivo de transporte para movilizar a los pasajeros desde y hacia los puntos de demanda, además que se planteó como un puerto aéreo complementario que no atiende un mercado en específico.

“No se dieron las condiciones de logística, de conexiones terrestres con la capital ni el transporte público necesario. El AIFA es un aeropuerto nuevo con un mercado cautivo que no fue aprovechado”, afirma Gómez Suárez.

Las obras del Tren Suburbano del AIFA no han avanzado como lo preveía el gobierno debido a proble-

mas en la liberación de los terrenos necesarios en las inmediaciones del tendido férreo, por lo que la entrada en funcionamiento de este medio de transporte se extenderá hacia el último trimestre de este año.

Si bien los aeropuertos complementarios, como lo es el Felipe Ángeles, necesitan un periodo de maduración para atraer pasajeros y la apertura de nuevas rutas, lo que el gobierno debe prever es una solución de largo plazo para hacer frente a la demanda de vuelos que el centro de la Ciudad de México tendrá para los siguientes 50 años.

“El AIFA es un proyecto que no se planeó adecuadamente, se inauguró, se construyó a partir de una idea política que no va a solucionar la demanda. Se tiene que replantear la solución más sensata, sin destruir el AIFA”, detalla Machorro.

El Aeropuerto Felipe Ángeles forma parte de un sistema de aeropuertos ubicados en el Valle de México que, en su conjunto, tienen una capacidad instalada para recibir a alrededor de 75 millones de pasajeros.

No obstante, las proyecciones indican que el centro del país tendrá una demanda de entre 85 y 100 millones de pasajeros hacia 2030.



Fuente: AIFA