



Despegues y Aterrizajes

Rosario Avilés
raviles0829@gmail.com

El AICM y el presupuesto

Para muchos actores de la industria aérea nacional, que en el Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación 2025 no haya recursos para el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) fue una pésima noticia. Y es que una infraestructura de ese calibre, puerta de entrada al país y en muchos sentidos el “hub” que debería conectar a México con el mundo y con el resto de la República, la falta de presupuesto suena a que este gobierno que se estrena aún no ha comprendido para qué sirve la aviación.

Ésa es la mala noticia. La peor es que la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) no sólo no tendrá más presupuesto, sino aún menos del que se le asignó este año que está por concluir (8.5%) y otras dependencias, como ASA, Seneam y las otras poquitas que quedan (¡incluso la FAM y GAF-SACOMMI!) también están “castigadas” en un presupuesto que es obvio que se hizo para agradar a las calificadoras extranjeras, pero que -si no se revisa a fondo- sólo servirá para crear una de las recesiones más intensas que se hayan visto. Y es que, a diferencia de otros países donde la aviación no sólo es vista como importante, sino que se entiende su función estratégica en el desarrollo económico de cualquier nación, en México seguimos pensando que todo se puede hacer con tres pesitos, aunque eso estrangule a los organismos que pueden ser grandes generadores de divisas y creadores de empleo, como es el caso. Respecto al AICM, sin embargo, es posible que esta infraestructura pueda hacer frente a sus grandes retos de modernización y de remodelación, siempre y cuando el gobierno sepa utilizar lo que esta terminal aérea puede ofrecer. Y es que la limitante de slots que le fue impuesta hace tiempo, con la peregrina idea de que eso llevaría en automático a hacer crecer el Aeropuerto Internacional Felipe Angeles (AIFA), tiene con los dedos en la puerta a los administradores del AICM. La justificación de que el aeropuerto está saturado es una falacia. Técnicamente está demostrado que su límite máximo son 61 operaciones por hora; limitar la capacidad a 43 operaciones por hora ha sido una pésima decisión porque los recursos que se obtienen por la TUA disminuyen, en tanto los pagos por los bonos de Texcoco siguen siendo exigibles y están ligados a ese recurso.

La consecuencia directa de esta limitación la sufre el AICM y la padecemos los usuarios, porque la reducción de slots le ha quitado conectividad al AICM y las aerolíneas los están usando en rutas que les dan más, por lo que los vuelos a ciudades menos rentables o han desaparecido o sus tarifas son prohibitivas (trate de comprar un boleto para las fiestas decembrinas y lo podrá usted corroborar). Pero en los edificios terminales podrían hacerse adecuaciones a los flujos para agilizar la atención de pasajeros, lo que permitiría más capacidad de gestión por hora. Si de algo puede servir el mando único es para que los encargados de aduana, migración, supervisión de equipaje y personas, usen la tecnología, agilicen procesos y aumenten el tráfico. Eso sería un gran avance.