

2023-10-03

## Rosario Aviles // El futuro aeroportuario en CDMX

Autor: Rosario Avilés

Género: Nota Informativa

<https://a21.com.mx/despegues-y-aterizajes/2023/10/02/el-futuro-aeroportuario-en-cdmx>

Una vez que se ha decidido restringir los slots en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), lo que este gobierno espera es que el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) se llene de vuelos, pasajeros y negocios. Mucho nos tememos que este deseo no logrará efectos inmediatos y no por falta de presiones sino porque, como pasajeros, los usuarios no sólo necesitan que estén los aviones allá, sino que el acceso de ida, pero sobre todo DE REGRESO, sea fácil.

Más allá del hecho de que un aeropuerto nuevo, que no sea una mudanza completa, jamás se llena de la noche a la mañana (cosa que nadie se ha animado a explicarle al presidente), de manera incomprensible tampoco se les ha ocurrido crear un "enlace vehicular" (shuttle) de ida y vuelta entre el AIFA y lugares accesibles, como podría ser el AICM y, ¿por qué no?, algún edificio de la Sedena en el área de Polanco, parecido a lo que se hizo hace varios años entre el aeropuerto de Toluca y la Ciudad de México y que, al final, permitió que los pasajeros tuvieran una conexión rápida y segura.

Alegar que hay una autopista de 8 carriles entre Ecatepec y Tecámac y de ahí al AIFA, no sirve de nada: el pasajero, es decir, el protagonista de la historia del viaje en avión, necesita un acceso seguro, con lógica económica y que le dé certeza de que no va a perder su vuelo. Y, algo más, de regreso necesita saber que llegará con bien a su casa con todo y su equipaje. El problema es que pareciera ser que se confunde al pasajero con la tropa. Esta última no tiene opciones y además, está ahí para obedecer. El pasajero tiene derechos y además tiene el poder de decidir. Se trata de hacérselo fácil, de entender que no tiene la obligación de ir a un lugar determinado, sino que hay un concepto que opera como la ley de la gravedad: el mercado.

El problema de restringir los vuelos en el AICM es que la fuga se dará hacia los aeropuertos que ya tienen masa crítica: Monterrey, Guadalajara, Tijuana, Cancún, Vallarta, etc., es decir, en general el norte del país seguirá creciendo en conectividad y por tanto en su economía, lo cual está muy bien, pero será en detrimento de la Ciudad de México (el mayor centro de conectividad aérea del país) y del sur, que no tiene opciones para mejorar sus aeropuertos porque no hay masa crítica.

Para constatarlo basta ver el cuadro de rutas que han planeado las aerolíneas mexicanas, una vez que la autoridad aeronáutica recuperó la Categoría 1 en seguridad aérea que establece la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA)... de 55 rutas, apenas 2 saldrían del AIFA hacia EU y son, irónicamente, de Aeroméxico (la línea que más odia el presidente y la que más vuelos tiene desde el AIFA).

La mayor parte de las rutas están planeadas al norte del país: Monterrey, Guadalajara, Tijuana, Bajío, Zacatecas, La Paz, San José del Cabo, Vallarta... y al final pasará lo que, dijeron, se buscaba revertir: será el norte del país el que siga creciendo. Por eso es importante una política de Estado. E-mail: raviles0829@gmail.com

"Los artículos firmados son responsabilidad exclusiva de sus autores y pueden o no reflejar el criterio de A21"