



↓ **Cuenta corriente**
Alicia Salgado
contacto@aliciasalgado.mx

¿Y la AFAC?, ¿qué hace el supervisor?

• En medio de toda la turbulencia geopolítica, las aerolíneas nacionales han tenido que aguantar sus embates.

Incremento de turbosina, altos costos del TUA, deficiencias aeroportuarias evidentes y exponenciales y pésima supervisión en el aire son algunos de los elementos que hacen difícil que el pasajero de servicios aéreos en México pueda confiar en salir y llegar a su destino a tiempo y un costo adecuado. Desde septiembre de 2023 la estadística de puntualidad por empresa aérea no se actualiza en la página de la Agencia Federal de Aviación Civil, dirigida por **Emilio Avendaño**, pero tampoco se incluye el desglose de las razones de impuntualidad. Más de 70% no son atribuibles a las líneas aéreas, pero éstas cargan con el 100% del costo en su operación, sean nacionales o internacionales.

El jueves pasado, la Canaero, que preside **Cuitláhuac Gutiérrez**, celebró su Asamblea General Ordinaria, donde se tocó un tema crucial: la satisfacción de la demanda de conectividad aérea, que exige la realización del Mundial de Fútbol en tres países y múltiples sedes, pero los asociados, nacionales e internacionales, saben que la mayor capacidad operativa de poco sirve si la infraestructura aeroportuaria no está lista y probada. ¡No está sucediendo!

En medio de toda la turbulencia geopolítica, las aerolíneas nacionales han tenido que aguantar sus embates. Como ejemplo le menciono a Volaris, de **Enrique Beltranena**, y Aeroméxico, de **Andrés Conesa**, que han visto caer el valor de sus acciones 27% en promedio, pues saben que el costo del combustible y los pésimos servicios aeroportuarios merman su proyección de rentabilidad.

Mientras que los grupos aeroportuarios, llámese del Pacífico (GAP), Centro Norte (OMA) o del Sureste (ASUR), tienen impactos negativos de 7% en promedio en las acciones del conjunto.

Estas empresas, que se encargan de mantener en pleno funcionamiento los aeropuertos en el país (de los militares y Marina no hay siquiera información transparente y confiable), están en una posición mucho más robusta para hacer frente porque a ellas no les afecta el precio del combustible, ya que reciben el mismo ingreso por usuario, sean o no ineficientes. El valor conjunto de los tres grupos aeroportuarios (ASUR, OMA y GAP) asciende a aproximadamente 28.1

mil millones de dólares, lo que representa cerca de cinco veces el valor combinado de las tres principales aerolíneas de México (Aeroméxico, Viva y Volaris), que ronda los 5.5 mil millones. ¿Hay lógica?

Pero la realidad es muy diferente y los pasajeros tenemos que lidiar con largas filas para cruzar filtros de seguridad; esperas prolongadas en pistas, calles de rodaje y, en los peores casos, en el aire porque hay saturación en tierra; desembarques lentos por insuficiencia de puertas o en posiciones remotas, etcétera. Todo tiene un costo, ni de cara al Mundial de Fútbol 2026 los grupos aeroportuarios se pusieron las pilas en esto; en el AICM la inversión llegó después de casi ¡20 años!, pero atropellada, sin planeación.

Anote Cancún, que recibe a la mayoría de los pasajeros internacionales en el país, con ineficiencia y con la inversión mínima necesaria. Construyen grandes terminales, pero la actual es insuficiente y cada vez hay más sobrevuelos y aviones estacionados en las zonas extremas o remotas. Monterrey, con cuatro terminales desconectadas, viejas y servicios básicos peores que los de terminales de autobuses. Puerto Vallarta, con una terminal saturada desde hace años y una obra negra de ampliación que sólo promete que algo vendrá.

Guadalajara, que levanta la mano como el mejor aeropuerto del país (para los ciegos), con un estacionamiento enorme, hoteles, servicios comerciales, pero con una nueva pista que no termina por despegar. Ya no le hablo de Tijuana ni tampoco de todos los aeropuertos manejados por civiles o militares.

Por si fuera poco, las autoridades aeronáuticas del país brillan por su poca o ineficiente supervisión: ¿dónde están las sanciones a los grupos aeroportuarios?

Cada año se registra, al menos, un incremento en las TUA, y cada año es más evidente también el deterioro o atraso en la modernización de los aeropuertos. Urge que la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) redoblen la supervisión en cómo se destinan los recursos en los aeropuertos para garantizar que la TUA cumpla su función primigenia. Los arreglos cosméticos ya no son suficientes.

