

**DESPEGUES Y ATERRIZAJES**

# Aeroméxico en el AIFA

**Rosario Avilés**

raviles0829@gmail.com



**Q**ue una aerolínea decida operar o no en un aeropuerto no es cuestión de un momento. La planeación en este negocio lleva mucho tiempo, implica muchos cálculos y, sobre todo, es un compromiso con los usuarios. Por supuesto que hay rutas que no terminan de arrancar, no llegan a “calentarse” como solía decirse cuando había política para hacer crecer ciertos emplazamientos, con el concurso de hoteleros, restauranteros, agencias de viaje y gobiernos municipales, estatales e incluso el gobierno federal.

¿Alguien cree que Cancún sería lo que es hoy en día sin este tipo de estrategias que abrieron el mercado y lograron crear la suficiente “masa crítica” para que se desarrollara este polo turístico? Pensemos en Huatulco, en Ixtapa, en Los Cabos, etc., desarrollos turísticos que -de la mano con el Fonatur de aquellos años- lograron despuntar y hoy representan miles de millones de dólares para la economía mexicana, miles de empleos y una derrama productiva sin la cual no habríamos logrado el desarrollo de muchos lugares en la República.

Desde luego que, como suele decirse, Roma no se hizo en un día. Ni Roma ni Cancún, ni Los Cabos, ni Ixtapa y todos estos polos de desarrollo. A los gobiernos les toca hacer las inversiones en infraestructura para que estos lugares se conviertan en una opción (previo proceso de planeación) pero es el sector privado, en su mayoría, el que invierte en el resto de los emplazamientos que hace atractivos a los lugares de recreo, o de desarrollo industrial, o de crecimiento de oferta educativa. Todo depende, desde luego, de una estrategia de Estado, de

una política de largo plazo.

No obstante, muchos aeropuertos se han construido sin planeación, o con algo muy rudimentario. Pese a ello, eventualmente pueden crecer y convertirse en un polo de desarrollo, todo depende de quién tenga en sus manos la conducción y del concurso de la IP.

Por otro lado, las propias aerolíneas tienen sus planes de crecimiento. La permanencia o no de una aerolínea en un aeropuerto en particular, obedece a planteamientos de largo plazo. Y en el caso del AIFA para Aeroméxico se trata de un emplazamiento que tiene lógica porque independientemente de quién tenga en sus manos la presidencia en el siguiente sexenio, esta zona tiene un potencial de crecimiento regional que podría hacer sentido por sí mismo.

De hecho, aunque no se trate del gran aeropuerto que remedie las necesidades de conectividad del Valle de México, el AIFA tendría una vocación porque el norte de la Ciudad de México es el único reducto con suficientes recursos de terreno, agua, mano de obra y más, para el crecimiento urbano de la zona metropolitana y aunque la apuesta más adecuada para albergar éste era el valle de Tizayuca, la región del AIFA es lo más cercano a los ejes carreteros y ferroviarios, aunque para hacerlos realidad se requiere que el nuevo gobierno se lo tome en serio y le inyecte recursos.

Desde luego que el lugar donde se hace la conectividad es el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y no deberíamos minimizar este emplazamiento, aunque sea estrecho y esté rodeado de casas y edificios. Para los directivos de Aeroméxico no hay conflicto en ello y hay razones para creerlo ●

