



La herencia del AIFA: despilfarro y oportunidades perdidas

por **Rodrigo Pérez-Alonso**

El costo económico de la política de aviación civil del obradorismo revela un uso irresponsable de las finanzas públicas. Con la cancelación del NAIM y la construcción del AIFA, México perdió una oportunidad más de tener un aeropuerto a la altura de su economía.

Somos un país de dualidades. Dualidad de culturas, de historias, de visión económica. Por una parte, queremos ser un país moderno, integrado al mundo y con visión. Por la otra, añoramos el pasado, el nacionalismo y el eterno victimismo de haber sido violentados por los imperios, por los españoles, por los estadounidenses, por sus empresas. Queremos una economía dinámica y globalizada, pero enarbolando la soberanía por delante. Queremos el mundo al alcance de la mano, pero desde una ventana con rejas.

En *El laberinto de la soledad*, Octavio Paz describió esa dualidad de los mexicanos, de chingar o ser chingados. Preferimos ser los chingones, cerrados, impenetrables y obstinados. Si nos abrimos a otros, al mundo, a la modernidad, nos chingan. Los ejemplos modernos son muchos, pero ninguno como la cancelación del Nuevo Aeropuerto Internacional de México en Texcoco (NAIM) en 2018. Lo que vino después completó el cuadro en la política de aviación civil del gobierno de López Obrador. La cancelación del NAIM abrió el apetito: nos dio permiso, de nuevo,

para el estatismo irresponsable, las finanzas públicas como botín y la planeación por capricho.

En pocos años, sin mayor hoja de ruta que el dedito del líder, se pagaron hasta 332 mil millones de pesos¹ por la cancelación del NAIM (o 113 mil millones de pesos, dependiendo de a quién se le crea),² se construyó un aeropuerto subutilizado en una base militar,³ se resucitó una aerolínea estatal (Mexicana de Aviación), perdimos la categoría 1 de certificación de seguridad de la Federal Aviation Administration

1 Cifras iniciales de la Auditoría Superior de la Federación y, posteriormente, desmentidas.

2 Después de una controversia con el presidente por las cifras iniciales que anunció la Auditoría Superior de la Federación, se “ajustaron” a este monto. La ASF publicó tres estimaciones sucesivas: 331.9 mmdp (febrero de 2021), 113.3 mmdp (mayo de 2021, tras “revisión metodológica”) y 184.5 mmdp (enero de 2022, incorporando obligaciones pendientes).

3 El exsecretario de Hacienda Carlos Urzúa estimó que al 2022 el costo de la cancelación del NAIM y la construcción del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles ascendía a 450 mil millones de pesos.

(FAA) de Estados Unidos⁴ y se construyó un aeropuerto en Tulum que no ha acabado de despegar.

Usando las cifras conservadoras del propio gobierno, el costo total de 2018 a 2024 es de entre 550 mil y 600 mil millones de pesos, entre la cancelación del NAIM (113 mmdp), la construcción del AIFA (116 mmdp), Mexicana (al menos 35 mmdp), el Aeropuerto de Tulum (19 mil 200 millones) y las obras complementarias; sin contar litigios pendientes ni el costo de oportunidad de haber perdido la categoría 1 de la FAA. Si consideramos las cifras iniciales, menos optimistas de la Auditoría Superior de la Federación, el total supera fácilmente el billón de pesos.

Los montos son tan grandes que es casi incomprensible dimensionarlos para cualquiera que no sea experto en finanzas públicas. Dependiendo de la estimación, el costo total equivale a entre casi dos y más de cuatro años de los presupuestos anuales de Chiapas, Guerrero y Oaxaca.⁵ Es entre 1.2 y 2.2 veces el presupuesto anual de la Secretaría de Educación Pública federal. Es un monto equivalente a entre el 60% y más del 100% de todo lo que el país gastó en salud en 2025, IMSS, ISSSTE e IMSS-Bienestar incluidos.

Pero las cifras solas no explican el despilfarro. Para eso hay que mirar las razones políticas, quizás el único lente con el que López Obrador veía el mundo. Por años, gobiernos de diferentes siglas planearon y debatieron la construcción de un nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México. La idea era sustituir al viejo y saturado Aeropuerto Internacional Benito Juárez (AICM), un nodo central que concentra más de la mitad del flujo de pasajeros y operaciones aéreas nacionales e internacionales del país.

Por años, esos mismos gobiernos plantearon alternativas para aliviar la saturación de ese aeropuerto obsoleto y maloliente. Ante las presiones —principalmente del propio AMLO como opositor—, las soluciones fueron parches temporales, postergaciones o cancelaciones por razones eminentemente políticas. En 2001, durante el sexenio de Vicente Fox, se propuso construir un nuevo aeropuerto en la zona de Texcoco; sin embargo, las críticas del entonces jefe de Gobierno capitalino López Obrador, junto con la movilización de ejidatarios de San Salvador Atenco y comunidades aledañas, llevó a su cancelación apenas un año después. La ampliación posterior de una segunda terminal del AICM fue un alivio parcial y temporal del problema.

En 2013, después de eternos retrasos, obstáculos y politiquería, parecía que sería el gobierno de Enrique Peña Nieto quien por fin alcanzaría el objetivo de darle a México un aeropuerto internacional de clase mundial. Otros países, en circunstancias y con economías similares, lo habían

logrado. Turquía inició en 2014 la construcción de un nuevo aeropuerto para sustituir a su obsoleto aeropuerto Atatürk de Estambul. El nuevo aeropuerto, oficialmente llamado el Nuevo Aeropuerto de Estambul, fue concebido como el centro de conectividad regional entre Europa y Asia, con tres pistas de despegue y aterrizaje simultáneo.

El Aeropuerto de Estambul no fue ajeno a controversias políticas. Dentro del país, una de las quejas fue el costo: su inversión total se estimó en 12 mil millones de dólares. Sin embargo, fue un proyecto de Estado que logró superar las diferencias políticas del momento. El aeropuerto se inauguró el 29 de octubre de 2018 y en abril de 2019, durante 41 horas, se mudaron las operaciones comerciales del viejo aeropuerto Atatürk al Nuevo Aeropuerto de Estambul. Ese nuevo aeropuerto ha sido un éxito y, a la fecha, se mantiene como el aeropuerto con mayor promedio de vuelos diarios en Europa, incluso sobre centros regionales como París, Ámsterdam o Frankfurt. En 2025, superó los 84.4 millones de pasajeros y proyecta llegar a los 90 millones en 2026. A la fecha, el aeropuerto sigue en expansión, con planes para alcanzar los 200 millones de pasajeros. Mientras tanto, una gran parte del viejo aeropuerto Atatürk fue transformada en un parque público, el más grande de Turquía y el quinto a nivel mundial.

En América Latina, Colombia planeó modernizar su aeropuerto capitalino, el centro de su sistema aeroportuario. Desde 2012 hasta 2017, demolió por completo la terminal 1 y la sustituyó por una de mayor capacidad para el Aeropuerto Internacional El Dorado en Bogotá. Esta terminal se proyectó para tener una capacidad de 40 millones de pasajeros, número que fue superado en 2024. Desde ese año, dicho aeropuerto es el líder indiscutible de tráfico de pasajeros y carga en América Latina, con 45.8 millones de pasajeros en 2024 transitando por sus salas, mientras que en 2025 se estima que se acercará a los 49.2 millones de pasajeros. En carga, al 2024 transportaba 809 mil toneladas.

Ambos aeropuertos, aunque lejanos uno del otro y en países con características culturales y políticas distintas, superaron las fricciones políticas naturales de los grandes proyectos de infraestructura, algo que México no pudo o no quiso hacer. En 2014 Peña Nieto puso en marcha el proyecto de infraestructura de mayor envergadura en décadas en nuestro país: un nuevo aeropuerto concebido también como un centro logístico regional para América Latina. El proyecto, financiado mediante un esquema mixto de capital público y privado y desarrollado por etapas, se había diseñado para atender, en su etapa final, hasta 135 millones de pasajeros anuales una vez que estuvieran construidas sus seis pistas de despegue y aterrizaje.

Esto habría posicionado al NAIM como uno de los cinco aeropuertos más grandes del mundo. En su máxima capacidad, hubiese sido un centro logístico mundial, de mayor tamaño que los aeropuertos Heathrow de Londres, Charles

4 La categoría 1 se recuperó dos años y cuatro meses después. Su pérdida limitó, entre otras cosas, la creación de nuevas rutas y cambios operativos para las aerolíneas mexicanas en vuelos desde y hacia Estados Unidos.

5 Con base en cifras de 2025.

de Gaulle de París, Ámsterdam-Schiphol y, muchos otros de Estados Unidos como los de Miami, Chicago, Dallas y hasta el aeropuerto John F. Kennedy de Nueva York.

El NAIM ofrecía una solución estructural y de largo plazo a la saturación de infraestructura y del espacio aéreo, reconocida oficialmente desde 2013. En su primera fase, contemplaba tres pistas paralelas con operación triple simultánea, capaces de gestionar más de 115 operaciones por hora, frente al límite histórico del aeropuerto Benito Juárez: 61 operaciones máximas y alrededor de 45 millones de pasajeros al año, ya al límite de su capacidad máxima de 32 millones para la cual fue diseñado.

Sin embargo, desde antes de su tercera campaña a la presidencia de la república en 2018, López Obrador había tomado estos proyectos como bandera política en contra del “neoliberalismo”. Los empresarios, Fox y los extranjeros nos querían “chingar”. No podíamos abrirnos a ello. En la concepción de AMLO, habría que “chingarlos” primero; solo él sabía lo que el pueblo verdaderamente quería.

Como jefe de Gobierno de la Ciudad de México (2000-2005), López Obrador fomentó y financió los movimientos sociales de Texcoco en contra del primer proyecto de un aeropuerto internacional iniciado en el gobierno de Vicente Fox. Su intervención, como forma de capital político y protesta, llevó a Fox a cancelar ese primer proyecto, doblegado por la presión. Para López Obrador, acostumbrado a ser el centro de atención política, los proyectos de infraestructura no tenían una concepción técnica ni planificada, sino que estaban atados a la personalidad del líder. La infraestructura como extensión de su figura.

Dado que no se había concebido bajo su mandato, el NAIM en Texcoco siempre habría de ser producto de la sospecha, del amiguismo y la corrupción. Por más planeación y visión que tuviera este proyecto, para López Obrador la modernización solo podía venir de su voluntarismo. Ante ese voluntarismo, mal informado y caprichoso, se consumó la cancelación del NAIM. La solución aeroportuaria ya existía desde 2015. La habían ideado dos contratistas que no tenían conocimiento de aeronáutica civil pero sí el oído de López Obrador: Sergio Samaniego y José María Riobóo, que propusieron sustituir un aeropuerto de clase mundial con un parche ideologizado y sin sustento técnico. Con una presentación de PowerPoint⁶ de cuarenta diapositivas, hecha por un constructor de líneas de metro y un experto en avalúos, se proponía operar dos aeropuertos conectados por autobús, en medio del caos vehicular de la Ciudad de México, separando vuelos nacionales de internacionales en terminales distintas a cuarenta kilómetros de distancia. Expertos internacionales de aviación civil declararon no solo inviable,

sino técnicamente insegura esa “solución”. Esa era la “planeación” que sustituiría al NAIM.

Solo faltaba el pretexto democrático para imponerla. El engaño vino con una consulta que de pública tenía poco y de vinculante nada. Organizada en octubre de 2018 por el gobierno de transición —semanas antes de que AMLO tomara posesión—, el conteo de votos quedó en manos de una fundación financiada con aportaciones de legisladores de Morena. En un país de 90 millones de votantes, participaron apenas un millón 67 mil personas. Con esa muestra, sin padrón verificado ni organismo electoral independiente, se tomó la decisión de cancelar la obra de infraestructura más importante en décadas.

La herencia del AIFA está a la vista. De acuerdo con cifras del propio gobierno, este aeropuerto, inaugurado el 21 de marzo de 2022 en una base militar a 50 kilómetros del centro de la Ciudad de México, cerró 2025 con 7 millones de pasajeros —apenas el 35% de su capacidad instalada de 20 millones—. Para ponerlo en perspectiva: el AICM ya movía 50.3 millones de pasajeros antes de que el AIFA existiera. Cuatro años después, entre los dos aeropuertos —el AICM y el AIFA—, el Valle de México suma 1.4 millones de pasajeros adicionales, un crecimiento de menos del 3%. Bogotá sola mueve 45 millones. Estambul, 84 millones. México, con dos aeropuertos en la Ciudad de México, llega a 51.7 millones de pasajeros.

El tren suburbano prometido desde el primer día para conectar el AIFA con la ciudad sigue sin terminarse. El autobús que “conectaría” los dos aeropuertos —aquella propuesta de PowerPoint— nunca fue una solución real. El 94% de los pasajeros del AIFA vuela en rutas nacionales. Los vuelos internacionales, los que generan derrama económica, conectividad global y posicionamiento logístico, son marginales. Estambul y Bogotá compiten por ser los grandes *hubs* de sus respectivas regiones, México, mientras tanto, sigue sin un *hub* internacional digno de su economía.

Esa es, al final, la parábola perfecta de nuestra dualidad. Quisimos el mundo y le pusimos rejas. Tuvimos la oportunidad de construir uno de los cinco aeropuertos más grandes del planeta, en el corazón de la región más dinámica del hemisferio, y la cambiamos por una base militar, una aerolínea zombi y un PowerPoint de cuarenta diapositivas.

No fue ignorancia. Fue una decisión. La misma que Octavio Paz describía hace décadas: preferir cerrarnos, impenetrables y obstinados, antes que arriesgarnos a que el mundo nos cambie. Seguimos queriendo volar, pero desde una ventana con rejas. ~

RODRIGO PÉREZ-ALONSO tiene una columna en *El Economista*. Maestro en administración pública por la Universidad de Harvard y en políticas públicas por el University College de Londres, fue director general de la Cámara Nacional de Aerotransportes y legislador federal.

⁶ El PowerPoint de su presentación en 2015 está disponible en goo.su/FmgNjAb.