

EMPRESAS Y NEGOCIOS

GOBERNADORES,  
FUERA DEL AICM

La propuesta para dar más slots (horarios de aterrizaje y despegue) a vuelos comerciales en el AICM limitaría las operaciones del gobierno a los aviones de Presidencia y de Seguridad Nacional. FOTO ARCHIVO EE



**61** operaciones de aterrizaje y despegue por hora es la capacidad máxima del aeropuerto de la ciudad de México.

**7** de los 61 slots autorizados en la terminal aérea del DF están asignados a las operaciones del sector público.

**400** pasajeros más cada hora podrían ser movilizados en promedio, de ser autorizados cuatro slots más a las aerolíneas.

# DEBERÁN UTILIZAR LOS AEROPUERTOS CERCANOS AL DF Aviones de gobernadores y secretarios, fuera del AICM

Nuevo esquema da cuatro slots más por hora a las aerolíneas comerciales; pasa a 58 espacios

Alejandro de la Rosa  
EL ECONOMISTA

EL NUEVO esquema de asignación de slots (horarios de aterrizaje y despegue) en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) prevé que las aerolíneas comerciales pasen de 54 a 58 los espacios que puedan ocupar por hora. El documento final estará listo en tres semanas y entrará en vigor en octubre, aseguró el presidente ejecutivo de la Cámara Nacional de Aerotransportes (Canaero), Guillermo Heredia.

En rueda de prensa, calificó la decisión como “un paso muy importante y positivo” porque per-

mitirá a las aerolíneas transportar en las cuatro operaciones adicionales más de 400 personas.

Para que ello ocurra, dijo, es necesaria la salida de “la mayor parte” de la aviación gubernamental (quienes tienen asignados siete slots por hora de los 61 que están permitidos como capacidad máxima en la terminal) y se quede Presidencia de la República y el equipo de seguridad nacional, tal y como lo ha ofrecido ya la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

Los aviones que trasladan a secretarios de Estado, gobernadores, la Policía Federal y la Procuraduría General de la República ten-

drán que operar en los aeropuertos de Toluca, Puebla, Querétaro o Cuernavaca.

El mes pasado, el titular de la DGAC afirmó que en la actual administración habrá una aplicación estricta del decreto de junio de 1994 que ordenó el cierre de operaciones en el AICM a la aviación privada, taxis aéreos y la aviación de Estado; pero no está en funciones.

“Está vigente el documento. Se ha aplicado pero no por completo, pasa el tiempo y nos acostumbramos a que las cosas sean así; y empuja un tema de laxitud. Estamos poniendo también orden con las aerolíneas y los Servicios a la Nave-



gación en el Espacio Aéreo Mexicano”, comentó.

**EMPRESAS, DE ACUERDO**

El pasado 17 de abril, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes hizo oficial la declaratoria de saturación en ocho franjas horarias (cuatro por la mañana y cuatro por la noche), por lo cual no se pueden realizar más de 61 operaciones por hora y algunas aerolíneas tendrán que mover sus despegues o aterrizajes a otros horarios o, eventualmente, ir a otra terminal.

Este hecho marcó el inicio de reordenamiento de slots. “Sabe-

mos que es un proceso difícil para todos, porque nadie quiere ser afectado, pero las aerolíneas entendemos la problemática y que es necesario establecer orden”, indicó.

En el AICM, Aeroméxico realiza cerca de 320 operaciones por día, Interjet más de 120 y Volaris 80, lo que refleja que el impacto no será para una sola empresa.

Con relación a los slots de Mexicana de Aviación, que vive un largo proceso mercantil, el representante de la Canaero destacó que esa será una decisión que tome la DGAC,

porque las empresas están entregando la información de las operaciones totales que se realizan actualmente en la terminal.

“Nos encontramos con una autoridad que entiende y dialoga, que sabe que las consecuencias de un movimiento diferente sería reducir la productividad del país y afectar al sector turístico”, agregó.

Reiteró que todo esfuerzo que se haga (incluido más vuelos desde Toluca u otras terminales) será temporal: es impostergable la nueva terminal alterna, precisó.

[alejandro.delarosa@eleconomista.com.mx](mailto:alejandro.delarosa@eleconomista.com.mx)



En el AICM se prevé que las aerolíneas comerciales pasen de 54 a 58 los espacios que puedan ocupar por hora.

**Guillermo Heredia**, presidente ejecutivo de la Cámara Nacional de Aerotransportes.  
FOTO EE: HUGO SALAZAR