

La Ciudad de México necesita un aeropuerto de clase mundial

En los 63 años desde que se construyó el aeropuerto internacional de la ciudad de México (AICM), el país y el mundo han vivido profundas transformaciones. La ciudad se reinventó con la construcción del sistema del metro, el periférico, el viaducto y la red de drenaje profundo, y se enriqueció con obras de gran envergadura como la construcción de la UNAM. La ciudad donde el rol del semáforo lo cumplía en gran medida el oficial de tránsito, donde en 1952 vivían 3 millones de personas, se ha convertido en una megalópolis de 20 millones de habitantes que funciona como el corazón palpitante del país. La capital no sólo es la sede del gobierno federal, también es un motor imprescindible de actividad económica y de conocimiento (por sus centros de investigación y universidades) y uno de los destinos turísticos más importantes.

En este periodo, el transporte aéreo pasó de ser una prerrogativa de las élites a un medio de transporte masivo. Hoy en día el mundo está más conectado que nunca, tanto por las grandes aerolíneas que vuelan aviones Airbus con más de 500 pasajeros, como por las aerolíneas de bajo costo que han surgido en todo el planeta a raíz de una mayor competencia y que abren la posibilidad de volar a una población que antes se había quedado al margen de esta experiencia. El selecto grupo de elegantes viajeros de los años 50s se ha sustituido por una amplísima gama de pasajeros que van desde el hombre de negocios camino a su reunión de consejo en Kuala Lumpur, hasta el mochilero de barba y pelo largo que viaja por toda Asia sin soltar sus botas y su guía Lonely Planet.

La industria aeronáutica se ha convertido en un impulsor del comercio y del turismo que representa 3.4% del PIB mundial y genera 58 millones de empleos.¹ Su PIB es 36% mayor que el de la industria de productos farmacéuticos y 25% mayor que el de la industria automovilística.² Además de millones de pasajeros, la aviación transporta el 35% de la carga mundial.³ Para un país como México, número uno en inversiones para manufactura aeronáutica⁴ y número 44 en competitividad de viajes y turismo,⁵ el potencial que representa la industria aeronáutica es enorme y debe forzosamente aprovecharse.

Sin embargo, el país no ha respondido con suficiente rapidez al nuevo contexto global pues seguimos operando con el mismo aeropuerto internacional que fue inaugurado en 1952. Esto parcialmente explica por qué somos el número 64 en infraestructura de transporte aéreo⁶ y último en logística comercial entre los países de la OCDE.⁷ A pesar del inicio de operaciones de la Terminal 2 en 2007, la capacidad del AICM es limitada y amenaza con convertirse en un lastre para el crecimiento, no sólo de la zona metropolitana del Valle de México (ZMVM), sino de todo el país. Respecto al movimiento de aviones, nuestro aeropuerto cuenta con sólo 56 posiciones de contacto fijas mientras que los aeropuertos más equipados del mundo tienen más de 100. Además, el AICM mueve a menos personas que aeropuertos de ciudades más chicas (como Melbourne o

¹ ATAG, Aviation Benefits Beyond Borders (2014). p. 4 <http://aviationbenefits.org/downloads/>

² Loc. Cit.

³ Ibid. P. 8.

⁴ Secretaría de Economía, "Industria Aeronáutica en México" (2012). p. 31. Obtenido en: http://www.economia.gob.mx/files/Monografia_Industria_Aeronautica.pdf

⁵ World Economic Forum, "The Travel & Tourism Competitiveness Report" (2013). p xvi. Obtenido en: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TT_Competitiveness_Report_2013.pdf

⁶ Op. Cit. p 251.

⁷ Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico, Aid for Trade and Value Chains in Transport and Logistics. http://www.wto.org/english/tratop_e/devel_e/a4t_e/global_review13prog_e/transport_and_logistics_28june.pdf

Boston), o de menores ingresos (como Mumbai o Manila), ubicándose en el lugar 52 a nivel internacional en este rubro.⁸ Y para el transporte de carga, una función clave si se pretende utilizar a la aviación como motor del desarrollo, el AICM ocupa el lugar 50 y mueve tan sólo 0.6% del total de la carga que mueven los mejores 55 aeropuertos.⁹

En una época donde las grandes ciudades están conectadas con prácticamente todo el planeta, el AICM no sólo es el único aeropuerto mexicano que tiene vuelos directos a otro continente, sino que éstos se reducen a seis, todos a Europa.¹⁰ No nos comparemos con aeropuertos como el JFK de Nueva York o Heathrow de Londres, ya serían ganas de deprimirnos, pero sí con aeropuertos como el de Río de Janeiro, que tiene 10 vuelos directos a tres continentes, o el de Sao Paulo, con 18 vuelos también a tres continentes. Gracias a nuestra limitada conectividad, los viajeros que quieren visitar las principales ciudades de Asia, por dar un ejemplo, deben invertir días enteros transportándose, lo que se traduce en una disminución de productividad, y eso sin mencionar el tiempo que toma recuperarse de tan cansado trayecto. En un mundo cada vez más globalizado, en la práctica esto aísla a México del resto del planeta

Y más allá de las limitaciones a las capacidades del AICM, los servicios que sí logra proveer son de calidad deficiente, como lo demuestra el hecho que en un ranking internacional de calidad del servicio haya caído del lugar 124 al lugar 138, del 2009 al 2010.¹¹ Las peores calificaciones se concentran en categorías relacionadas con los tiempos de espera, como el paso por migración, seguridad, o el recibir las maletas. Mientras que aeropuertos comparables cuentan con una calificación de 3.3 y los mejores aeropuertos de 4.6 (en una escala del 1 al 5, donde 5 es excelente), nuestro aeropuerto obtuvo una calificación de tan sólo 2.6.¹²

Lo más grave de todo, tanto por la amplitud de sus consecuencias como por lo inminente de su llegada, es la saturación del AICM. La capacidad máxima actual del aeropuerto es de 32 millones de pasajeros, pero el año pasado se movieron 31 millones y medio!¹³ De hecho, desde el 2012 el AICM alcanzó su capacidad máxima en horas pico de mañana y noche.¹⁴ Estamos frente a una realidad innegable: nuestro aeropuerto ha llegado al tope de su capacidad y dada la densa mancha urbana que lo rodea, no hay manera de ampliarlo. Las consecuencias de esto serán inmediatas, y como se muestra en esta gráfica, para 2015 ya no podrá atender la demanda total de vuelos.

⁸ Los 50 aeropuertos más importantes del mundo (2012). <http://www.aicm.com.mx/categoria/estadisticas>

⁹ Ibid.

¹⁰ Los 6 destinos son: Madrid, París, Londres, Frankfurt, Múnich, Ámsterdam. www.openflight.org

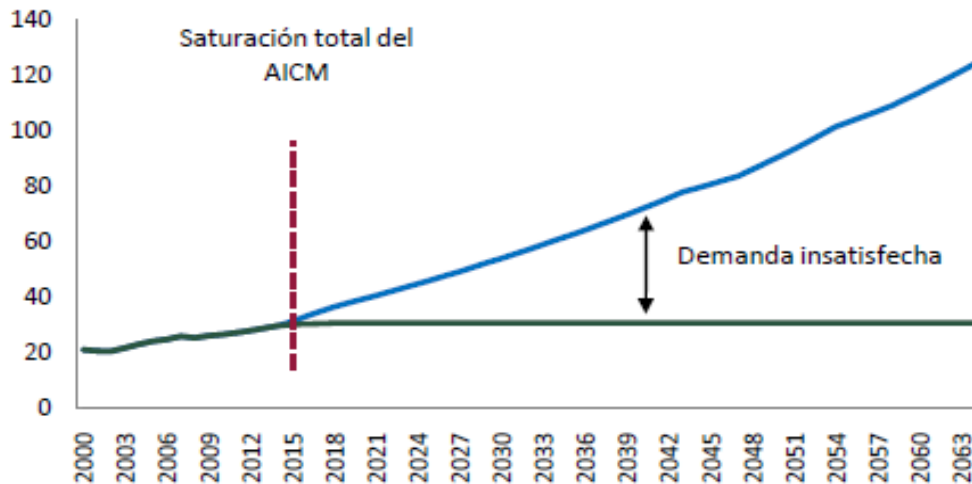
¹¹ Skytrax, Customer Satisfaction Survey, 2010, <http://www.skytraxresearch.com>

¹² Ibid.

¹³ Los 50 aeropuertos más importantes del mundo (2012). <http://www.aicm.com.mx/categoria/estadisticas>

¹⁴ Ibid.

Pasajeros anuales en el AICM 2000-2064



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), 2010.¹⁵

La consecuencia más palpable de la saturación son los retrasos. ¿Quién de nosotros que hemos utilizado el aeropuerto recientemente no puede compartir anécdotas sobre la espera por la llegada o la partida de nuestro vuelo, circulando por los pasillos como mayates? Y las demoras no sólo afectan a los usuarios sino también a las aerolíneas. En palabras del Director General de Interjet, José Luis Garza, “si lo calculamos por renta y combustible, hablamos de cifras muy elevadas que gravitan de forma adversa a las compañías.”¹⁶ En el 2013, los vuelos a Europa, Norteamérica y nacionales se retrasaron 23, 14 y 17%, respectivamente, por motivos no atribuibles a las aerolíneas.¹⁷ Y como era de esperarse, esto sólo puede empeorar. El tráfico aéreo duplica su tamaño cada 15 años y continuará haciéndolo; se espera que para 2030 haya 6 mil millones de pasajeros en todo el mundo.¹⁸ Y en este panorama, ¿dónde pinta el AICM?

Las implicaciones de la saturación del aeropuerto van mucho más allá de las demoras que afectan a los usuarios, pues esto se traduce en una restricción al comercio, al turismo y a otros sectores que puede limitar el crecimiento económico del país, principalmente por cuatro razones:

¹⁵ Obtenido en:

<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/00%20Aeronautica/Necesidades%20de%20Aeropuerto%20de%20la%20ZMVM/04.PRESENTACION%20NECESIDAD%20DE%20CAPACIDAD%20AEROPORTUARIA%20PARA%20EL%20ZMVM%20-%202010OCT26.pdf>

¹⁶ Marti Quintana, “Retrasos en vuelos frenan competitividad” T21, Agosto 2014, pp.72-73. <http://t21.com.mx/revista-pdf/2014/07/31/revista-t21-agosto-2014>

¹⁷ Índice de puntualidad AICM 2013, Dirección General de Aeronáutica Civil. <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/estadisticas-de-calidad/>

¹⁸ Aviation Benefits Beyond Borders (2014). p. 4 <http://aviationbenefits.org/downloads/>

1) Todas aquellas mercancías y pasajeros que no puedan ser atendidos por el AICM inevitablemente circularán por otros *hubs*. Esto representa un alto costo de oportunidad para México, pues la derrama económica que conlleva el tráfico aéreo será aprovechada por otros países.

2) Las demoras en los vuelos, que cada vez serán más frecuentes y prolongadas, no sólo son molestas para los usuarios, sino que se traducen en una pérdida de productividad. Además, la mala calidad del servicio disminuye el atractivo de la Ciudad de México como destino y de hecho afecta la imagen internacional de todo el país.

3) La saturación del AICM impide la entrada de un mayor número de aerolíneas (ya sea mexicanas o extranjeras) y merma la competencia del sector. Tradicionalmente en México ha existido una oferta muy reducida de aerolíneas. La desaparición de Mexicana de Aviación evidentemente no ayudó. En los últimos años, los mexicanos finalmente nos hemos visto beneficiados por la creación de varias aerolíneas de bajo costo. Sin embargo, la saturación del AICM limita tajantemente la posibilidad que éstas tienen de ampliar no sólo sus horarios sino sus destinos (ya sea nacionales o internacionales). Esto afecta a todos los mexicanos pues la falta de competencia genera un aumento de los costos y nos obliga a permanecer secuestrados por la oferta actual.

4) Por último, la minúscula participación del AICM en el transporte de carga mundial arriba mencionado se traduce en mayores costos de los fletes y una pérdida de competitividad de las empresas. Para la mayoría de nosotros, la imagen de un aeropuerto automáticamente evoca el movimiento de pasajeros, pero el hecho es que el transporte de carga aéreo es un motor del desarrollo que deberíamos aprovechar. Los tiempos de viaje prolongados (por vía marítima o terrestre) reducen la ventaja comparativa e imponen costos (como los períodos prolongados para completar los procedimientos administrativos en las aduanas fronterizas) que obstaculizan el comercio y perjudican tanto a los consumidores como a la industria exportadora. Según un estudio de la Organización Mundial del Comercio, un aumento del 10% en el costo del transporte puede reducir los volúmenes de comercio en más del 20%.¹⁹ El mismo estudio argumenta que el desarrollo del transporte aéreo y buques más veloces produjo una reducción del 20 al 5.5% de los aranceles entre 1950 y 1988, lo que explica parcialmente el crecimiento del comercio mundial en la posguerra.²⁰

Tomando en cuenta todo lo hasta ahora expuesto, ¿a alguien le puede quedar alguna duda sobre la necesidad de construir un nuevo aeropuerto, no sólo para beneficio de sus usuarios sino de todos los mexicanos? Según un estudio sobre aeropuertos europeos, el impacto positivo anual de un aeropuerto puede variar entre 1.4 y 2.5% del PIB nacional, y eso sin tomar en cuenta el turismo.²¹ De igual manera, restringir la capacidad de un aeropuerto al grado de no poder satisfacer la demanda puede reducir el PIB nacional entre un 2.5 y 3%.²² Los beneficios locales son igualmente atractivos: por cada millón pasajeros, se generan cerca de 950 empleos directos.²³ Y por cada mil empleos directos en el aeropuerto, se crean aproximadamente 2,100 empleos indirectos a nivel nacional y 1,100 empleos indirectos a nivel regional.²⁴ Estas cifras son por demás alentadoras, pero incluso si asumimos que el país no obtendrá el 100% de estos beneficios, la conveniencia de construir otro aeropuerto sigue siendo innegable.

¹⁹ Limão, N. y Venables, A. (2001) "Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs and Trade" World Bank Economic Review 15: 551-474, citado por OMC, "Informe sobre el comercio mundial" 2004, ETC, p.133. La OMC también calcula que "un aumento en el número medio de días requeridos para el despacho de aduana de cinco a siete reduce el comercio en más del 40 por ciento" Hummels, D. (2000) "Time as a trade barrier" Purdue University, citado por *ibid.*, p. 135.

http://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/anrep_s/wtr04_2b_s.pdf

²⁰ Hummels (2000) citado por *ibid.*, p. 136.

²¹ York Aviation and Airports Council International (2004). "The social and economic impacts of airports in Europe". p. 9

²² Esta cifra depende del nivel de restricción a la demanda por vuelos, ya sea por capacidad limitada u otros medios como impuestos.

Ibid., p. 10

²³ *Ibid.*, p. 9

²⁴ Loc. Cit.

Un nuevo aeropuerto internacional para la ZMVM podría brindar mejores servicios para los usuarios y generar un desarrollo económico importante en la zona cercana. Al incrementar la oferta de vuelos fomentaría una mayor competencia entre las aerolíneas y se ampliaría la conectividad de México con el mundo. Tendría la

posibilidad de convertir a la ciudad en un *hub* regional y competitivo, con la derrama económica para todo el país que eso implica. Sin embargo, no hay que perder de vista que todos éstos no son más que los beneficios **potenciales** de un aeropuerto internacional.

Un proyecto de infraestructura de la magnitud de un nuevo AICM presenta un sinfín de retos y sería sin lugar a dudas una intervención trascendental en la geografía de nuestra ciudad que afectaría a futuras generaciones de mexicanos. Pero así como este proyecto tiene el potencial de beneficiar a millones de mexicanos, también tiene el potencial de producir efectos negativos profundos y de largo plazo que van más allá de una oportunidad perdida. La clave está en que el proyecto tome en cuenta los factores críticos de éxito y que se respondan con claridad y sustento a preguntas esenciales tales como:

- ¿De qué manera se va a garantizar la transparencia en la toma de decisiones definitivas como la ubicación, el diseño y construcción, y el proceso de licitaciones de los servicios auxiliares?
- ¿Cómo se inserta este proyecto en los programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano de la ZMVM?
- ¿Cuál va a ser el impacto ambiental y qué medidas se tomarán para mitigarlo?
- ¿Cómo se va a asegurar la adecuada conectividad y movilidad entre el aeropuerto y el resto de la metrópolis (de los usuarios y empleados)?
- ¿Qué medidas de compensación se tomarán para que éste no sea un proyecto excluyente, donde los habitantes de las zonas aledañas se vean perjudicados por las obras derivadas de la construcción del aeropuerto?

Éstos no son más que algunos de los cuestionamientos básicos que el gobierno federal deberá responder una vez que se tome la decisión de construir un nuevo AICM, la cual, según el periódico El Economista, ya fue tomada y se anunciará en la segunda mitad de este año.²⁵ Debemos reconocer que estamos frente a una oportunidad histórica para hacer las cosas bien. La sociedad debe aprovechar esta coyuntura para exigir la transparencia en todas las etapas del proceso y así incrementar la probabilidad de que los beneficios potenciales de un nuevo aeropuerto en efecto se concreten.

²⁵ El Economista, 9 Febrero 2014, "Sí habrá nuevo aeropuerto y estará en Texcoco", <http://eleconomista.com.mx/industrias/2014/02/09/habra-nuevo-aeropuerto-estara-texcoco>