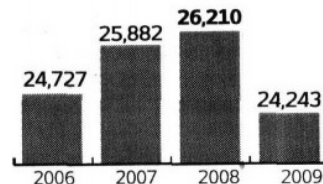


NÚMEROS & ANÁLISIS

SATURACIÓN AÉREA

México requiere invertir para ampliar la infraestructura aérea del país ante la creciente demanda

Pasajeros atendidos en el AICM
(miles de pasajeros)



Fuente: Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, (AICM)

Debido que desde hace 10 años se presenta saturación real en horas de mayor demanda, en los últimos meses resurgió el tema de un nuevo aeropuerto para la ciudad de México, ya no en Atenco, sino más hacia el poniente.

ANÁLISIS

Certidumbre a la inversión

Fernando Gómez Suárez*

<http://consultoraeroportuario.blogspot.com>

En los últimos meses resurgió el tema de un nuevo aeropuerto para la ciudad de México, no en Atenco, sino más hacia el poniente. Relevante en la agenda nacional porque detonaría el desarrollo económico y porque en unos ocho años esta central aérea habría llegado a su saturación inminente con todo y su Terminal 2.

No obstante, desde hace 10 años presenta saturación real en horas de mayor demanda. De las 7 a 9 de la mañana y de 6 a 10 de la noche el cielo metropolitano registra una fila de aviones que aterrizan o despegan 60 veces en una hora en pistas que no pueden operar simultáneamente. De ahí que haya habido accidentes con pérdidas

humanas a causa de impericias y de acercamiento con las espirales de propulsión con aeronaves en rutas aéreas congestionadas, como las que vemos sobre el trazo Satélite, Lomas de Chapultepec, Del Valle y Balbuena.

Ante la desaceleración de la economía mundial y su repercusión en México, que se traducirá en menores tasas de crecimiento y una lenta recuperación doméstica, hace falta detonar fuentes internas de desarrollo como invertir en la industria de la **construcción**. Sin embargo, la inversión privada en este sector —según datos de Banobras en los últimos dos años— se ha desplomado en 29.8%, en tanto, el sector público ha in-

vertido un 23% más en términos reales.

En el presupuesto para 2011 no existe un rubro para invertir en un nuevo aeropuerto que, de realizarse en Texcoco, requeriría de unos 10 mil millones de dólares y de otros 25 mil para liquidar **concesiones** actuales, rentas por adelantado, comercios, instalaciones, torres de control, edificios y equipamientos.

Aún más, no hay certidumbre para inversionistas, como el expresidente Vicente Fox pudo comprobar, luego que estos no respondieran al llamado que hizo para invertir mitad y mitad de los 370 millones de dólares para construir la Terminal 2, en el llamado proyecto de infraestructura del sexenio pasado.

¿Qué es lo que no ven los inversionistas que podrían participar en proyectos de grandes montos que sólo el sector **privado** podría financiar? Políticas claras que permitan una co-

recta viabilidad de los proyectos. Buscan proyectos rentables, no precisamente en condiciones leoninas



Fecha 04.11.2010	Sección Cartera	Página 1-2
----------------------------	---------------------------	----------------------

como algunos quisieran, pero sí justas que permitan una recuperación lógica de sus inversiones.

¿Qué pasa cuando un inversionista como el del aeropuerto de Cancún se enfrenta a que un nuevo aeropuerto le podría quitar la mitad de su afluencia y sus ingresos? ¿Qué ocurre cuando al de Toluca uno de sus clientes-aerolínea se muda al Distrito Federal haciéndola perder el 30% de sus ingresos proyectados en su inversión por más de mil millones de dólares? ¿O al de Tizayuca que ha es-

perado por años que le respondan las autoridades y así desarrollar su aeropuerto regional?

¿Dónde están las garantías y por qué esas garantías se elevan ahora ante una **convocatoria** al capital **privado** sea en Comunicaciones y Transportes, sea en Turismo o en otra área?

El financiamiento para obras de infraestructura como el nuevo aeropuerto se encarece, por ello, el gobierno federal debe ofrecer certidumbre a las próximas inversiones. La autoridad debería considerar visiones a largo plazo, no sólo sexenales o cor-

toplacistas, atender las necesidades del mercado y no avocarse a ello cuando la crisis es inminente y poco se puede hacer como en el **caso** Mexicana de Aviación.

La **construcción** de una terminal satélite ha estado durmiendo el sueño de los justos. Esta opción fue oficialmente validada por la SCT y ASA en 1984 y 1986, de forma respectiva, mediante planes maestros que siguen pospuestos por las crisis recurrentes. Costaría mucho menos y daría vida útil de 50 años al

actual aeropuerto, ofrece cuatro pistas de aterrizaje más y no es necesario expropiar terrenos porque está en una reserva federal.

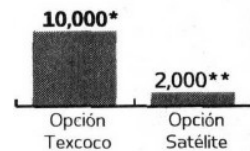
Sería bueno brindar certidumbre también a los pobladores, proveedores y trabajadores; al desarrollo regional de la zona oriente de la metrópoli; a la creación de mayores obras públicas que detonarían la economía y sobre todo al futuro crecimiento de la demanda aeroportuaria la cual en conjunto con la derrama económica que generan las aerolíneas y los servicios en aeropuertos representan casi el 3,5 por ciento del Producto Interno Bruto del país, es decir 25 mil millones de dólares al año.

**Analista del sector aeroportuario*

CAPITALES

El gobierno debe dar certidumbre a los inversionistas

Inversión requerida para un aeropuerto
(millones de dólares)



* Sin contar costos de indemnización por cierre del AICM

** Costo aproximado de la primera etapa

Fuente: Elaborado con datos de Fernando Gómez Suárez

