



## EL VALOR DE LA AVIACIÓN EN MÉXICO

# EL IMPACTO ECONÓMICO DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

### PUNTOS CLAVE

---

- Durante los últimos 20 años, ha habido una constante necesidad de expandir la capacidad del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, a fin de responder a la tasa de crecimiento del país. El incremento en el volumen de pasajeros y de carga ha llegado a un punto en el que la capacidad actual del aeropuerto es claramente insuficiente. Por lo anterior, el Gobierno de México preparó un proyecto para el desarrollo y construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.
- La construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) es uno de los principales proyectos de infraestructura de los últimos años en Latinoamérica, no solo por el alto valor de la inversión sino también por el impacto positivo que se espera que genere. Su construcción implica la posibilidad para México de competir con los principales aeropuertos de la región y del mundo, además de generar las condiciones necesarias para que la conectividad aérea contribuya con los beneficios económicos y sociales que producen en un país.
- La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA por sus siglas en inglés) que representa 280 aerolíneas que transportan el 83% del tráfico aéreo mundial, ha desarrollado este estudio con el fin de evidenciar la necesidad y conveniencia de la construcción del NAICM, basado en el impacto en competitividad, crecimiento económico y laboral que se espera que traiga el NAICM.
- Como se verá, la aviación es un motor importante de la economía mexicana, y la construcción del NAICM potenciará la conectividad del país, y por lo tanto, generará mayores ingresos provenientes del transporte de pasajeros y de carga, del aumento del turismo, y fomentará la creación de más empleos relacionados con la industria.
- De no construirse el nuevo aeropuerto el impacto de la restricción sobre la demanda podría ser de más de 20 millones de pasajeros anuales al año 2035. El costo económico también puede ser significativo, con un impacto negativo de hasta \$ 20.000 millones de dólares en la contribución al PIB y hasta 200,000 empleos menos sustentados por la aviación, de acuerdo con nuestro pronóstico de la contribución del sector con la construcción del nuevo aeropuerto.

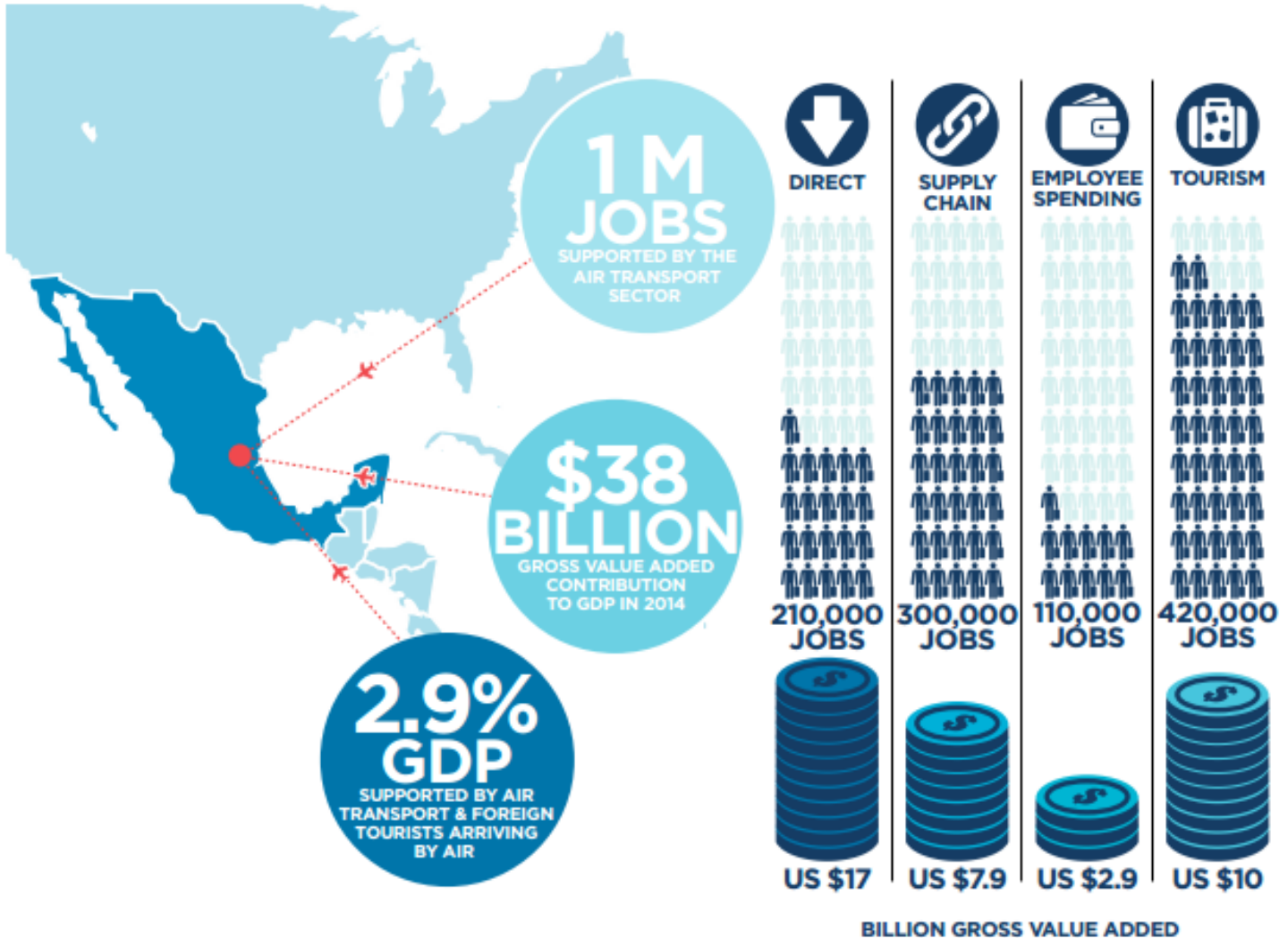
## LA MAGIA DE LA AVIACIÓN: UN MOTOR ECONÓMICO

La aviación es un facilitador económico significativo para México. Contribuye con 38,000 millones de dólares al Producto Interno Bruto (PIB) del país y genera más de 1 millón de empleos. La conectividad aérea promueve el turismo y facilita el comercio, así como la conexión de amigos y familias y el intercambio de conocimientos e ideas.

El transporte aéreo representa un aporte importante a la economía mexicana, creando empleos y fomentando riqueza:

- Las aerolíneas, los operadores de aeropuertos, las empresas del aeropuerto (restaurantes y tiendas) y los proveedores de servicios de navegación aérea emplean a 212.000 personas en México, según es estudio más reciente de la consultoría Oxford Economics. La industria también apoyó directamente una contribución bruta de valor agregado de US\$ 16,5 mil millones al Producto Interior Bruto (PIB);
- Además, al comprar bienes y servicios de proveedores locales, el sector apoyó otros 300.000 puestos de trabajo y US\$ 7,9 mil millones en PIB; e incluyendo la actividad inducida por el gasto de salarios etc., el sector apoyó otros 112.000 puestos de trabajo y US\$ 2,9 mil millones en PIB;
- Los turistas extranjeros que llegan a México por vía aérea y que gastan su dinero en la economía local, apoyan otros 423,000 empleos y contribuyen en US\$ 10 mil millones a la economía mexicana.

Figura 1: Contribución del transporte aéreo al PIB y al empleo



Fuente: Oxford Economics.

Además del turismo, el transporte aéreo permite a las empresas Mexicanas comercializar sus bienes y servicios en todo el mundo y fomenta la inversión extranjera:

- El 35% del comercio mundial se transporta por vía aérea. La carga aérea es particularmente importante para envíos perecederos, tales como pescado, fruta fresca y verduras o productos farmacéuticos. La conectividad aérea también es de vital importancia para las empresas que buscan acceder e integrarse a las cadenas de valor mundiales.
- Del mismo modo, la conectividad aérea es importante para las empresas que compiten para atraer la inversión extranjera directa. Por ejemplo, las empresas multinacionales con sedes en América Latina, buscan contar con la facilidad de servir al resto de la región desde un solo punto que le brinde la eficiencia tanto en tiempo como en servicio necesaria para sus negocios.

El transporte aéreo también puede aumentar la productividad en toda la economía:

- Al expandir la base de clientes - el transporte aéreo permite a las empresas explotar economías de escala y reducir los costos unitarios;
- Al abrir a las empresas nacionales a una mayor competencia extranjera - ayuda a impulsar mejoras en la eficiencia de las empresas nacionales para mantenerse competitivas.
- Al auspiciar la eficiencia - Varias industrias dependen del transporte aéreo para mantener sus operaciones de producción "just-in-time", proporcionando mayor flexibilidad dentro de la cadena de suministro y reduciendo los costos al minimizar la necesidad de mantener la existencia de suministros;
- Al actuar como un estímulo para la innovación - Los amplios enlaces generados por el transporte aéreo facilitan la creación de redes profesionales y fomentan la colaboración entre empresas e investigadores ubicados en diferentes partes del mundo. El acceso a un mayor número de mercados también fomenta un mayor gasto en investigación y desarrollo por parte de las empresas, aumentando el tamaño del mercado potencial para las ventas futuras.

Todos estos beneficios económicos se verían reforzados y magnificados en la medida de que México pueda desarrollarse como un 'hub' regional. Servir como un 'hub' le permite a las compañías aéreas ofrecer una red de rutas más amplia con una mayor frecuencia de servicios. Para que un 'hub' sea eficiente, se requiere una infraestructura aeroportuaria adecuada, que permita maximizar los beneficios de los picos de demanda por las llegadas y salidas de vuelos.

## LA IMPORTANCIA DE LA CONECTIVIDAD AÉREA

---

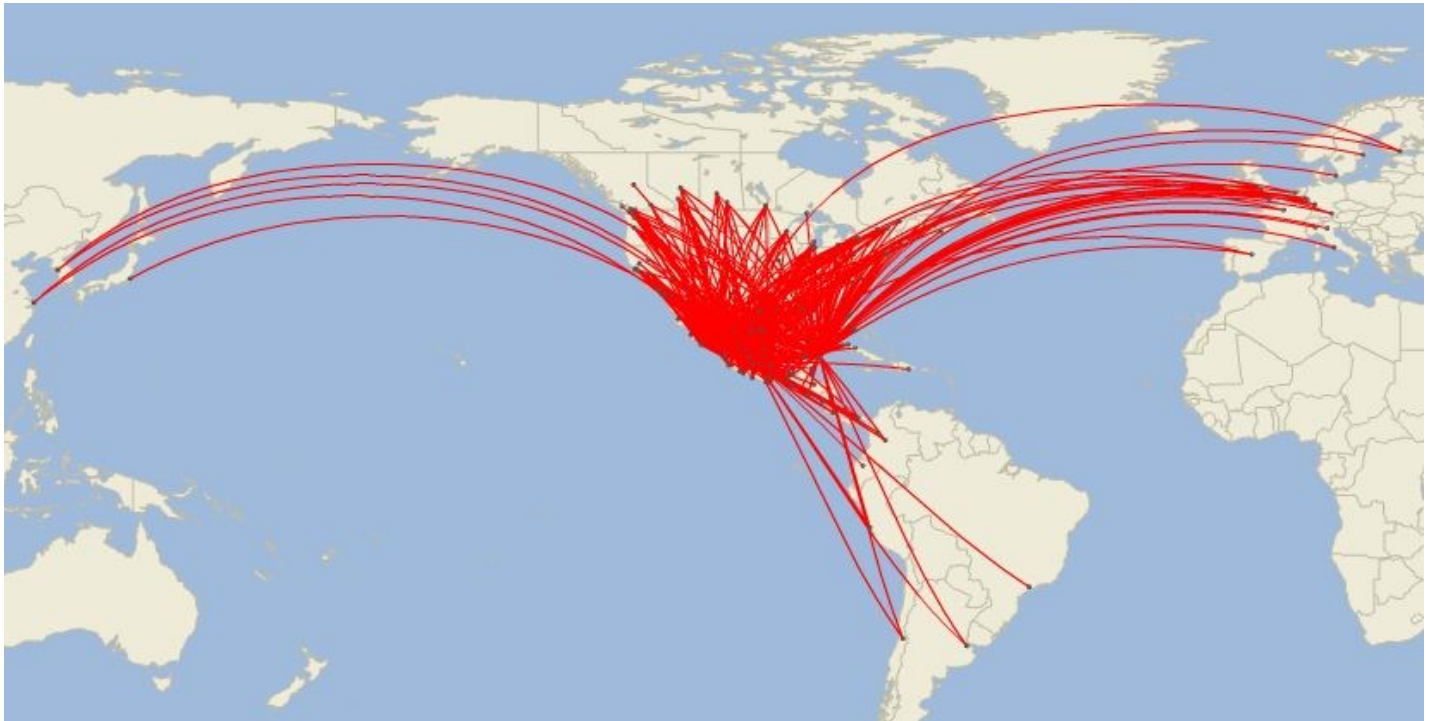
La conectividad aérea es una medida del potencial y la oportunidad económica. Cuanto más conectado esté un país por aire, mayor será su capacidad para capitalizar los beneficios económicos y sociales que el transporte aéreo puede ofrecer.

La conectividad aérea tiene muchas dimensiones, incluyendo:

- el número de rutas;
- la importancia de los destinos;
- la frecuencia de los servicios, y
- el número de asientos disponibles.

En el caso de México, como ilustra la **Figura 2**, la mayoría de los servicios directos son rutas dentro de América Latina, y hacia o desde América del Norte y Europa. Con su ventajosa ubicación geográfica y su potencial para actuar como centro regional, hay margen para diversificar su red de conexiones internacionales. Eso sí, para incrementar la conectividad, la infraestructura aeroportuaria también tiene que crecer.

Figura 2: Conectividad directa desde México

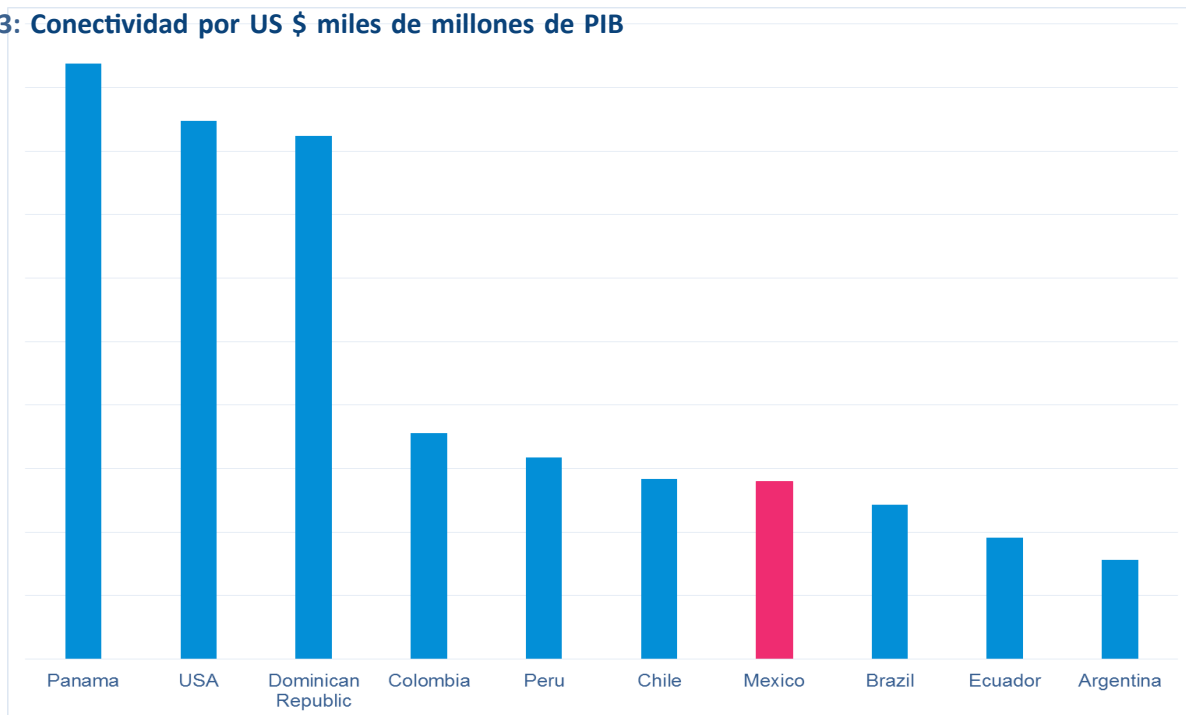


Fuente: SRS Analyzer

### COMO MEDIR LA CONECTIVIDAD?

IATA ha desarrollado un indicador de conectividad para medir el grado de integración de un país dentro de la red global de transporte aéreo. Es una medida cualitativa del número y la importancia económica de los destinos servidos desde los principales aeropuertos de un país, la frecuencia del servicio a cada destino y el número de conexiones hacia adelante disponibles de cada destino. La conectividad aumenta a medida que se incrementa el número de destinos y aumenta la frecuencia de los servicios y / o los destinos de aeropuertos 'hub' más grandes. A modo de ilustración, la **Figura 3** muestra el índice de conectividad en 2017 para una selección de países de América Latina ponderado por el PIB de cada país.

Figura 3: Conectividad por US \$ miles de millones de PIB



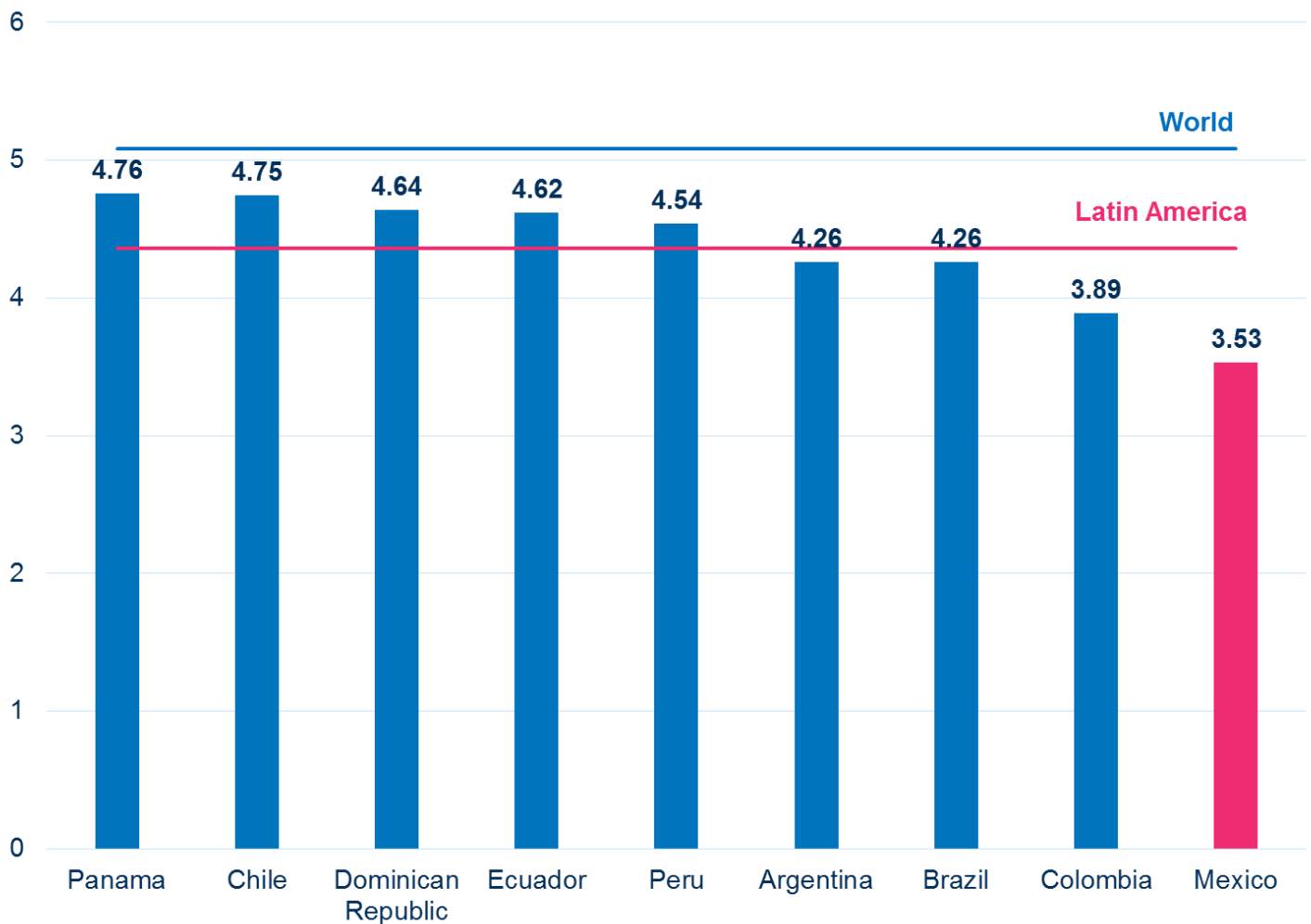
Fuente: IATA Economics

El nivel de conectividad depende, en cierta medida, del tamaño de la economía de un país y del número y tamaño de las empresas a las que sirve el transporte aéreo. Naturalmente, las economías más grandes están conectadas con más destinos y tienen más plazas disponibles, pero la cantidad no es necesariamente una medida de calidad. Por lo tanto, el nivel de conectividad relativo al PIB es la medida clave que se debe examinar en este informe en términos de su relación con la productividad y el crecimiento económico.

## EL RETO DE LA COMPETITIVIDAD

Garantizar la competitividad de un país es de suma importancia y la aviación es un componente clave para ello. La IATA ha desarrollado un Índice de Competitividad Regulatoria para la Aviación, el cual proporciona una visión importante de hasta qué punto las condiciones del país favorecen el desarrollo de su sector aéreo. El índice ofrece a los países individualmente considerados una medida de su clasificación en cada factor y cuán lejos están de países vecinos o similares con los cuales es interesante compararse.

Figura 4: Competitividad en transporte aéreo (países seleccionados de América Latina, máximo = 10)

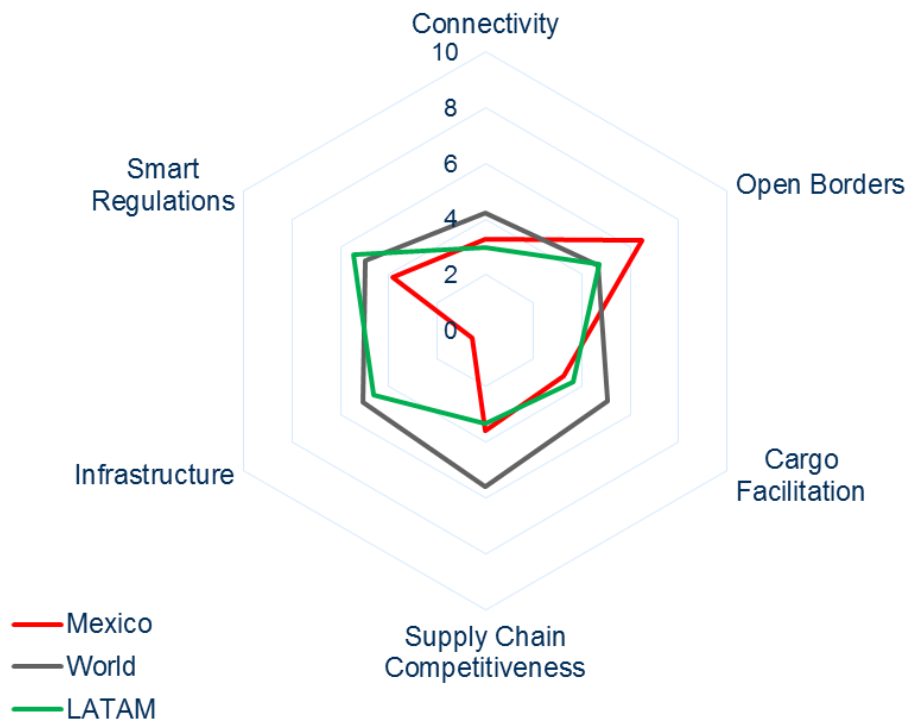


Fuente: Foro Económico Mundial

La **Figura 4** muestra a México comparado con varios de los países de América Latina. Como puede observarse, México se ubica detrás de todos sus principales vecinos y, en particular, de aquellos con los que compite por ser el centro regional de aviación.

La **Figura 5** desglosa el ranking general de México en los diferentes indicadores que conforman los elementos del índice de competitividad regulatoria comparando a México con otros países de la región y destacando temas clave que representan una fortaleza o una debilidad competitiva.

Figura 5: Competitividad por Indicador



Fuente: IATA Economics

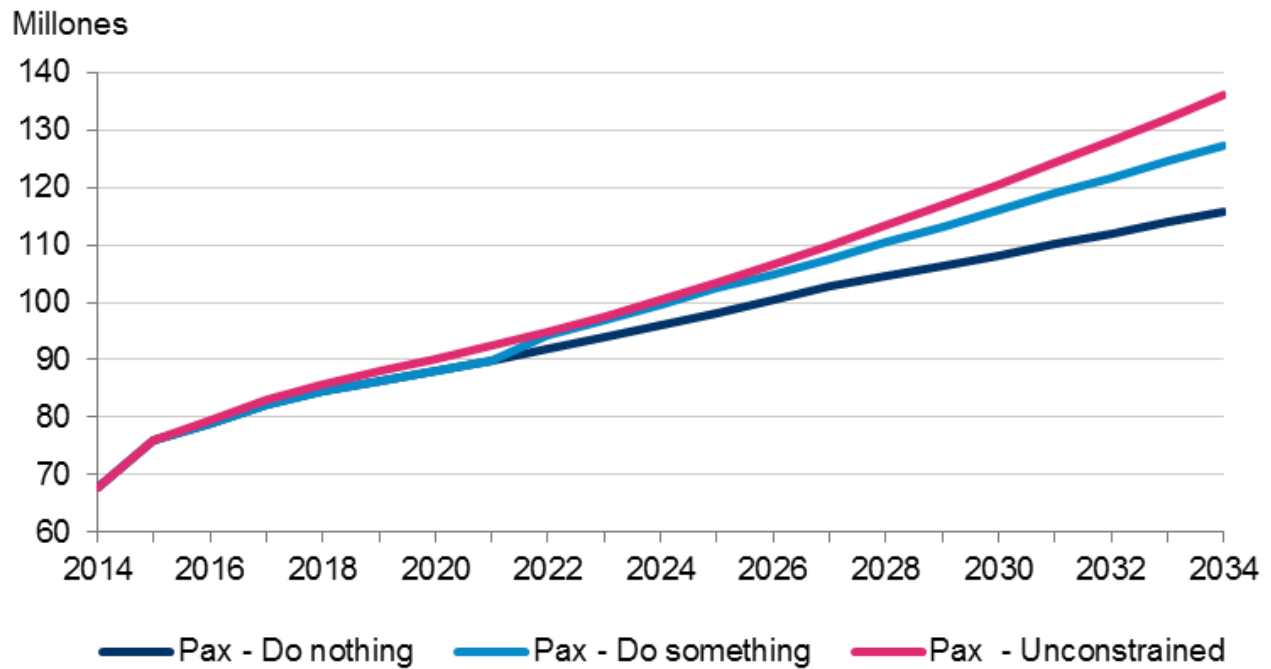
México supera a sus vecinos (e incluso el promedio mundial) en términos de apertura de sus fronteras. Sin embargo, en el pilar de infraestructura que refleja tanto la capacidad física como la eficiencia de los procesos para determinar el acceso a los aeropuertos en caso de restricciones de capacidad, México está en el último lugar, no sólo entre los países de la región sino entre todo los países incluidos en el estudio.

## INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA: LA IMPORTANCIA DEL NAICM

Para entender la importancia de abordar la falta de capacidad en la Ciudad de México, IATA, en colaboración con ALTA y ACI-LAC, encargó un estudio para evaluar el impacto económico de las restricciones de capacidad en América Latina. El análisis se basa en dos pronósticos de escenarios "restringidos" de crecimiento de pasajeros los cuales consideran el impacto potencial de las limitaciones en la capacidad del terminal y de la pista. Sin embargo, los resultados del estudio se aplican a cualquier restricción en el crecimiento de pasajeros, ya sean regulatorios, impositivos, medidas medio-ambientales u otros que limiten la capacidad del sector en su conjunto para responder a la demanda de los consumidores.

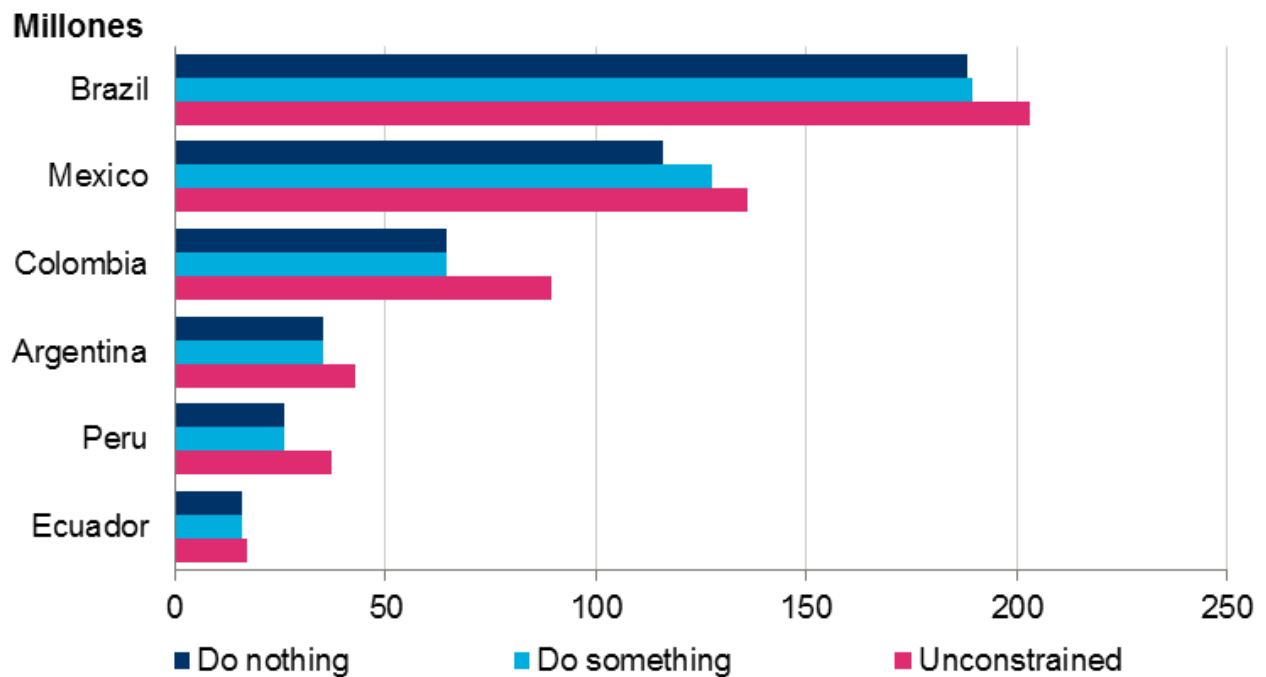
Como muestra la **Figura 7** el impacto de las limitaciones en la capacidad del Aeropuerto en la Ciudad de México reduce significativamente la tasa potencial de crecimiento de pasajeros durante el horizonte del pronóstico (2014-2034). Suponiendo que el desarrollo del NAICM avance como está previsto, permitiendo un crecimiento sin restricciones de pasajeros, el número de pasajeros en el país podría superar los 136 millones de pasajeros al año (MPPA) en 2034. Sin embargo, en ausencia de esta nueva capacidad, el número total de pasajeros en los aeropuertos de México se vería limitado a 116 MPPA para 2034, una diferencia de más de 20 millones de pasajeros anuales.

Figura 6: Crecimiento de demanda de pasajeros en México - restringida y sin restricciones



Fuente: Oxford Economics

Figura 7: Crecimiento de demanda de pasajeros restringida y sin restricciones (países seleccionados)

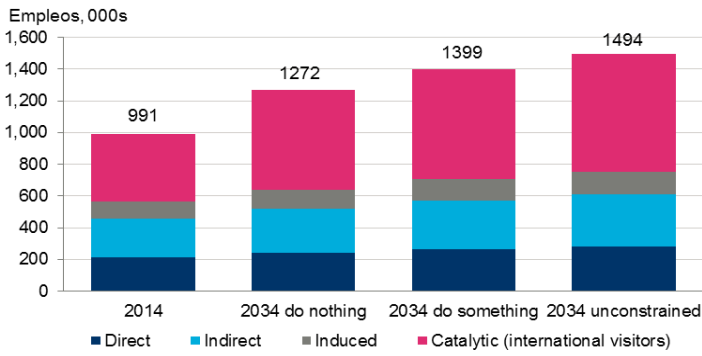


Fuente: Oxford Economics

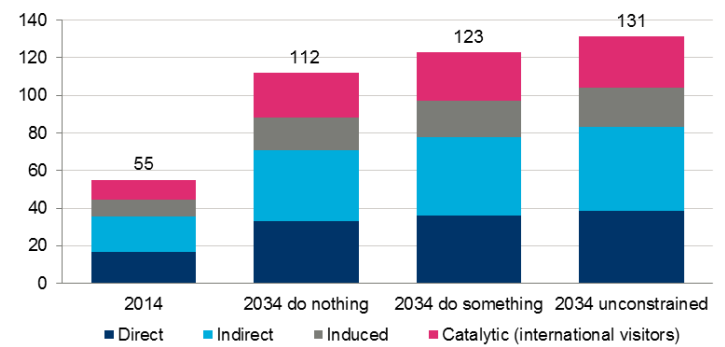
La **Figura 8** muestra el impacto sobre la demanda si se abordan los cuellos de botella de capacidad tanto en México como en otros países de la región.

El estudio estimó también la contribución económica del sector de la aviación bajo los diferentes escenarios, como lo muestra la **Figura 8**. Si la capacidad se pusiera a disposición para dar cabida al crecimiento de pasajeros sin restricciones, la contribución del PIB de la aviación podría ser \$ 20 mil millones de dólares mayor y el sector apoyaría 200.000 empleos adicionales.

**Figura 8: PIB y Contribución al Empleo del Sector Aviación (2014-2034, distintos escenarios)**



US \$ mil millones (real, precios y tipos de cambio de 2014)



Source: Oxford Economics, IATA

## CONCLUSIÓN

La construcción del NAICM es una necesidad real y una oportunidad histórica sin igual para favorecer el crecimiento económico, permitir los beneficios sociales de la aviación y aumentar la competitividad de México frente a los demás países de la región. Adicionalmente, la seriedad e importancia de los involucrados en la estructuración de este proyecto auguran su viabilidad y éxito.

Por lo tanto, la construcción del aeropuerto es una prioridad del Estado Mexicano que trasciende cualquier contexto político o contienda electoral y debe ser apoyada desde todos los sectores, dados los amplios beneficios a los que nos hemos referido en este estudio. En ese sentido, debe ser un elemento de unión y un factor adicional de orgullo para los mexicanos, pues pondrá al país como uno de los principales actores del mundo en materia de infraestructura aeroportuaria y de conectividad aérea.