

IMCCO.org.mx

INSTITUTO MEXICANO PARA LA COMPETITIVIDAD

LA CIUDAD DE MÉXICO NECESITA

UN AEROPUERTO DE CLASE MUNDIAL

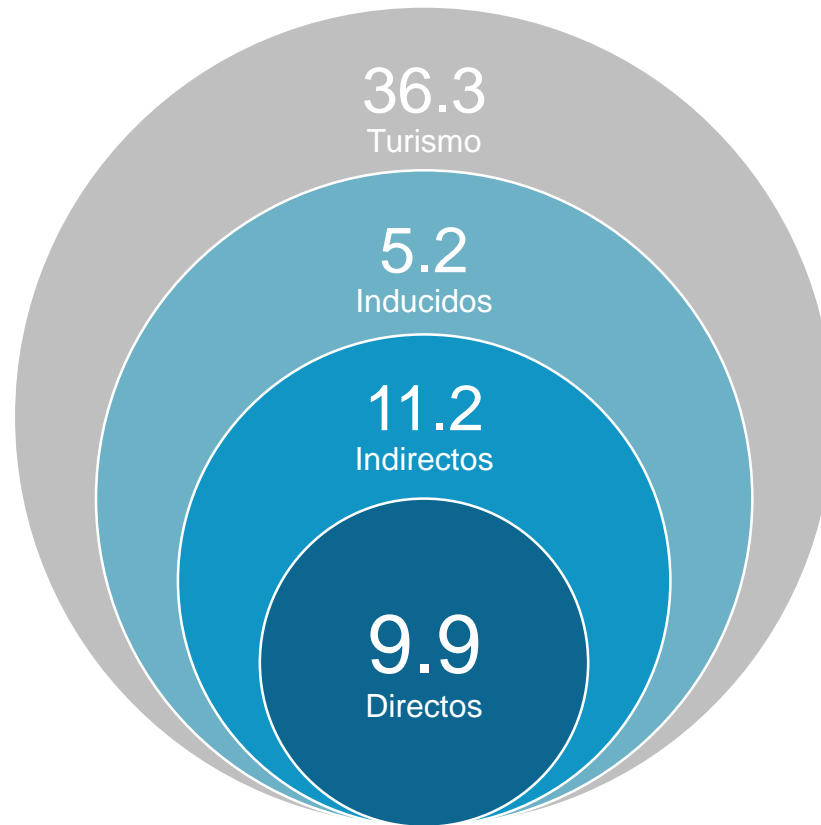
Junio 2018

*Actualización del documento original, 2014.

EL TRANSPORTE AÉREO ES CLAVE PARA LA ECONOMÍA

¿QUÉ REPRESENTA LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE AÉREO EN EL MUNDO?

MILLONES DE EMPLEOS



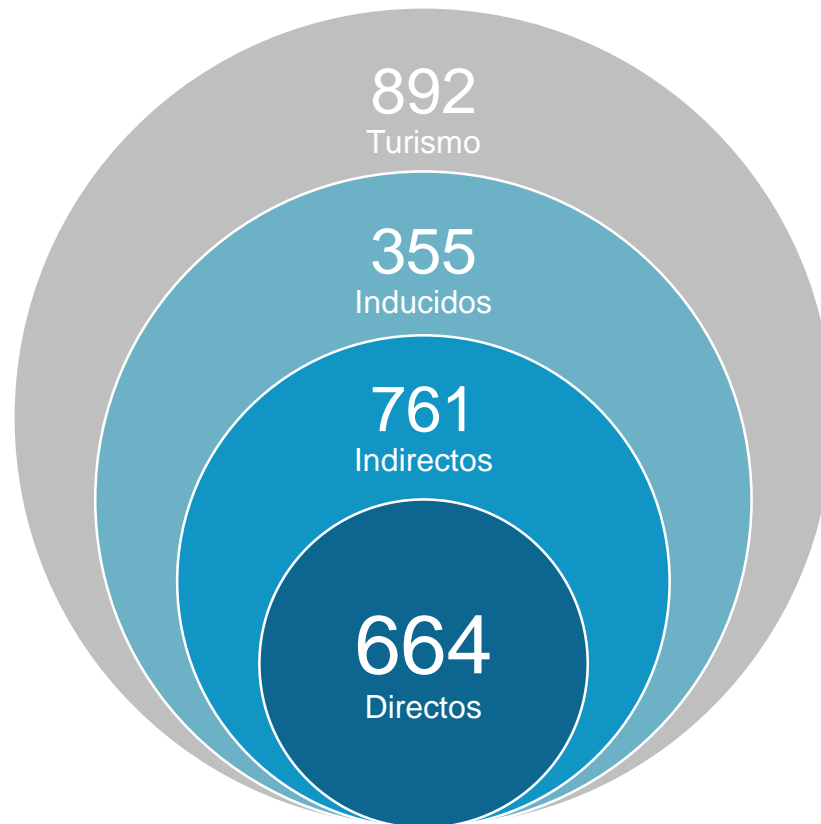
Fuerza laboral:
62.7 millones de
empleos.

Fuente: Aviation Benefits Beyond Borders 2016, Air Transport Action Group.

EL TRANSPORTE AÉREO ES CLAVE PARA LA ECONOMÍA

¿QUÉ REPRESENTA LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE AÉREO EN EL MUNDO?

MILES DE MILLONES DE DÓLARES



Impacto económico:
2.7 billones de dólares
anuales. Equivalentes al
2.5% del PIB mundial.

Fuente: Aviation Benefits Beyond Borders 2016, Air Transport Action Group.

MÉXICO TIENE POTENCIAL DE SER LÍDER INTERNACIONAL

INDUSTRIA TURÍSTICA Y AÉREA NACIONALES EN DESARROLLO

15 Suministrador aeroespacial a nivel mundial. Exportaciones en 2016 por 7.2 billones de dólares.

10 Suministrador aeroespacial a nivel mundial para 2020. Exportaciones esperadas de 12 mil millones de dólares y creación de más de 100 mil empleos.

5 Estados del país (Chihuahua, Sonora, Querétaro, Baja California y Nuevo León) concentran la industria aeroespacial con más de 50 mil empleos.

Fuente: The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017, World Economic Forum (WEF). Mexican Aerospace Industry: Flying to New Heights, PROMEXICO.

MÉXICO TIENE POTENCIAL DE SER LÍDER INTERNACIONAL

INDUSTRIA TURÍSTICA Y AÉREA NACIONALES EN DESARROLLO

14.5% Crecimiento anual promedio de las exportaciones entre 2005 y 2016.

22 Lugar en competitividad en viaje y turismo en 2017.

Fuente: The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017, World Economic Forum (WEF). Mexican Aerospace Industry: Flying to New Heights, PROMEXICO.

SIN EMBARGO, MÉXICO ESTÁ REZAGADO

OCCUPÓ EL LUGAR 39/136 PAÍSES EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE AÉREO

61_{/136} Calidad de la infraestructura de transporte aéreo.

10_{/136} Asientos-Kilómetro disponibles (nacionales).

25_{/136} Asientos-Kilómetro disponibles (internacionales).

Fuente: The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017, World Economic Forum (WEF). Data Source, Banco Mundial 2016.

SIN EMBARGO, MÉXICO ESTÁ REZAGADO

OCCUPÓ EL LUGAR 39/136 PAÍSES EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE AÉREO

64/136 Salidas de aeronaves.

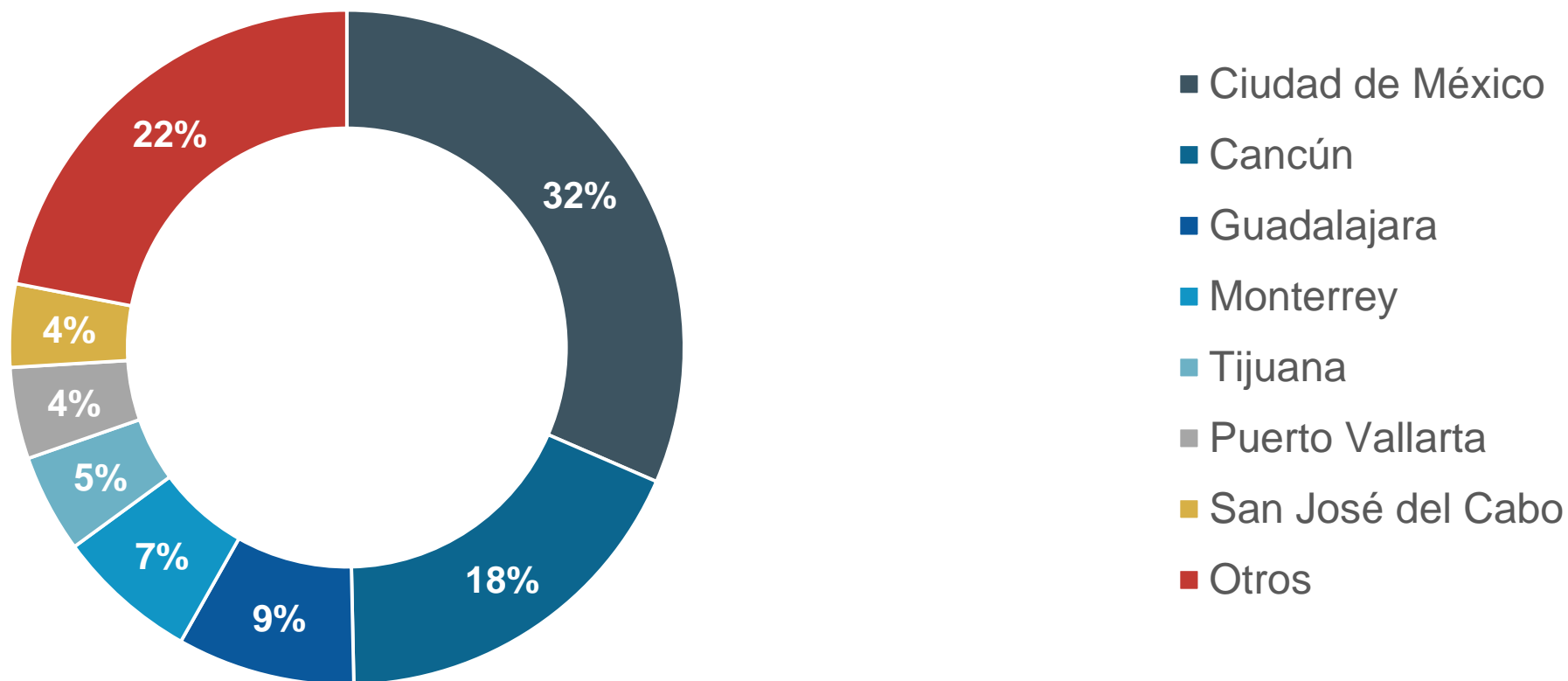
103/136 Densidad aeroportuaria.

30/136 Número de líneas aéreas.

Fuente: The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017, World Economic Forum (WEF). Data Source, Banco Mundial 2016.

EL AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MÉXICO ES CLAVE

1 DE CADA 3 PASAJEROS EN AEROPUERTOS MEXICANOS PISA EL AICM PASAJEROS

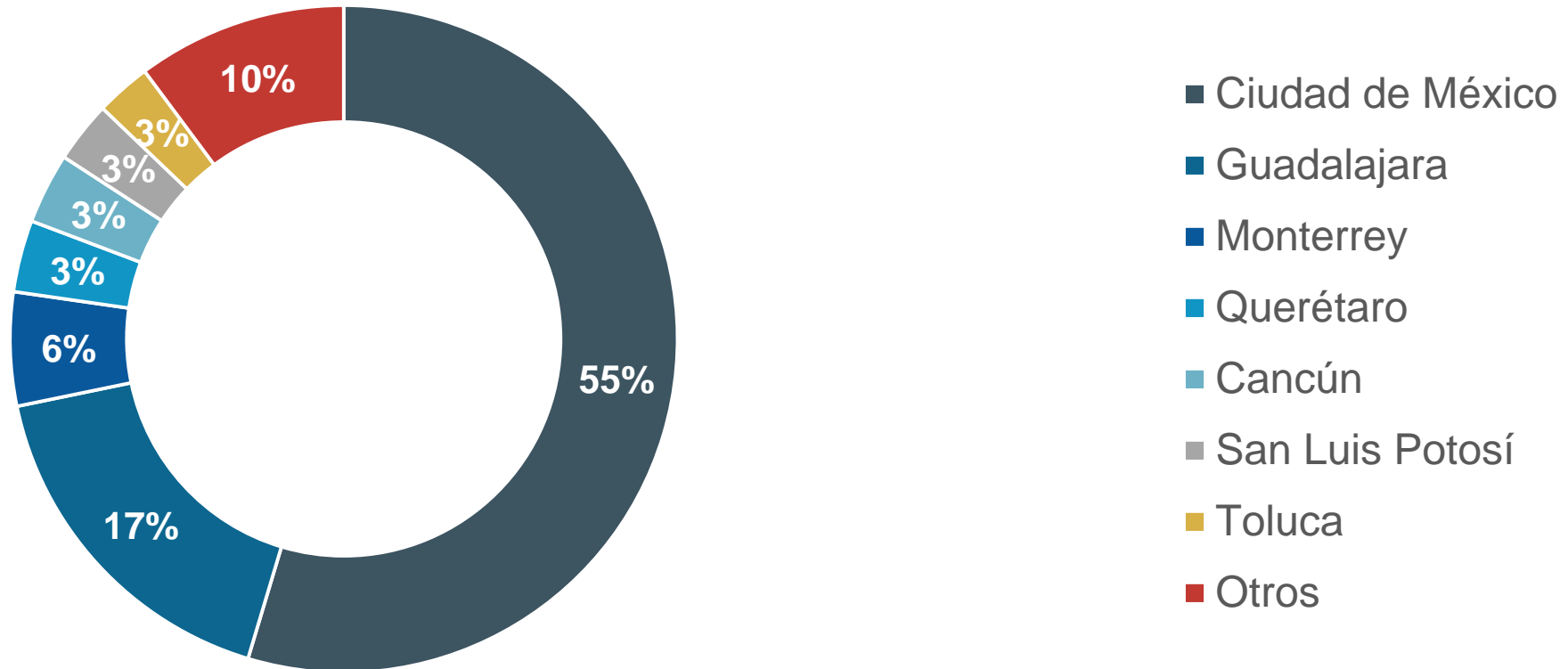


Fuente: Estadísticas operacionales de aeropuertos 2017, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

EL AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MÉXICO ES CLAVE

LA MITAD DE LA CARGA EN MÉXICO PASA POR EL AICM

CARGA



Fuente: Estadísticas operacionales de aeropuertos 2017, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

AUNQUE EL AICM ES EL PRINCIPAL AEROPUERTO DEL PAÍS

ESTÁ LEJOS DEL POTENCIAL DEL MERCADO Y LA ESCALA ECONÓMICA Y DEMOGRÁFICA EN EL VALLE DE MÉXICO

Estadísticas 2017	AICM	Promedio Top 10	1er Lugar
VUELOS	449 mil	616 mil	Atlanta, EU 883 mil
PASAJEROS	44.7 millones	82.8 millones	Atlanta, EU 103.9 millones
CARGA	0.54 millones de toneladas	3 millones de toneladas	Hong Kong, Hong Kong 4.8 millones de toneladas

Fuente: 2017 Anual Airport Traffic Report, Airports Council International .

LA CONECTIVIDAD DEL AICM ES LIMITADA

COMPARADO CON OTROS AEROPUERTOS LATINOAMERICANOS

Vuelos intercontinentales

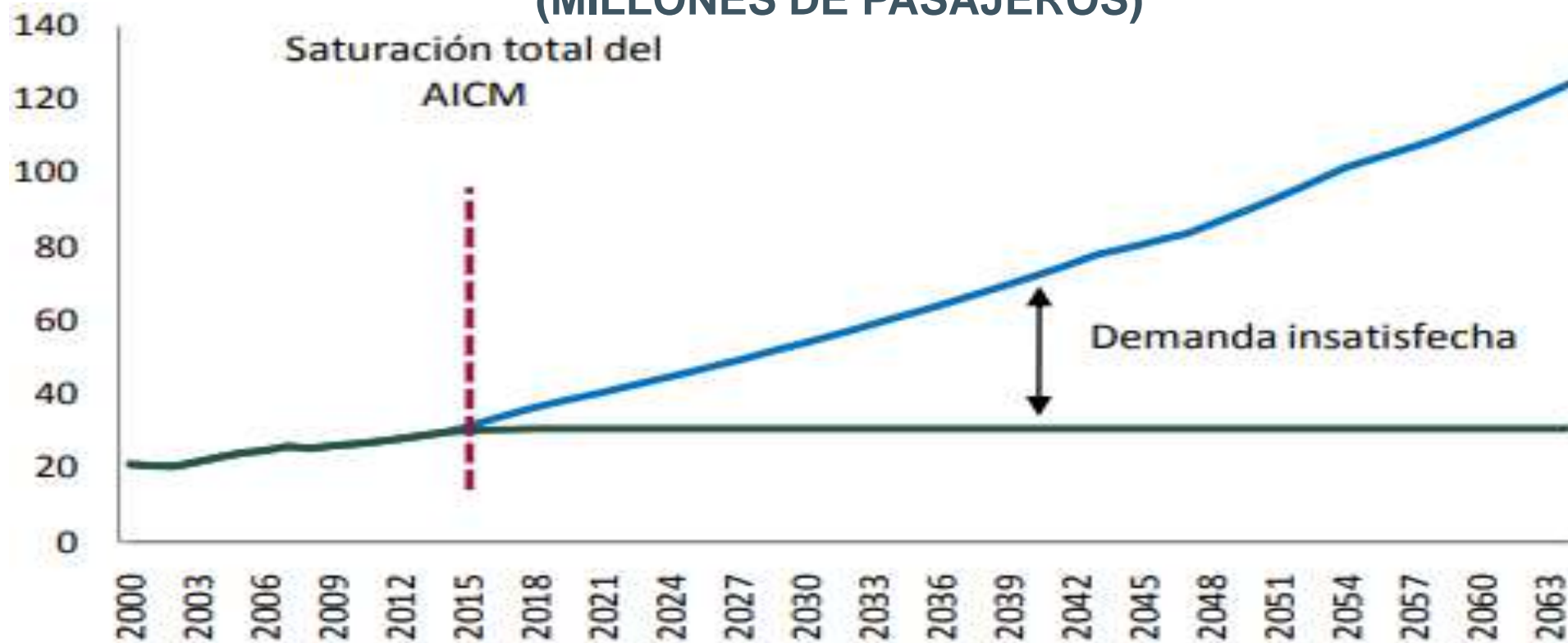
Aeropuertos	Europa	Asia	África	Oceanía	Total
Aeropuerto Internacional de la CDMX, Ciudad de México, México	7	1	0	0	8
Aeropuerto Ministro Pistarini, Buenos Aires, Argentina	9	2	1	1	13
Aeropuerto Galeao Antonio Carlos Jobim, Rio de Janeiro, Brasil	9	1	2	0	12
Aeropuerto Internacional de São Paulo-Guarulhos, São Paulo, Brasil	12	3	4	0	19

Fuente: Elaboración propia a partir de varias fuentes. Sólo se consideran vuelos directos.

EL AICM ENFRENTA PROBLEMAS DE SATURACIÓN

DESDE 2015 OPERA EN ESTAS CONDICIONES

**PROYECCIONES DE DEMANDA PARA EL AICM 2000-2064
(MILLONES DE PASAJEROS)**



Fuente: Necesidad de capacidad aeroportuaria para la Zona Metropolitana del Valle de México.

LA SATURACIÓN IMPACTA EN LAS OPERACIONES

LA PROPORCIÓN DE VUELOS CON DEMORAS PASÓ DE 19% EN 2011 A 35% EN 2017

OPERACIONES DEL AICM ENTRE 2011 Y 2017
(MILES DE OPERACIONES)

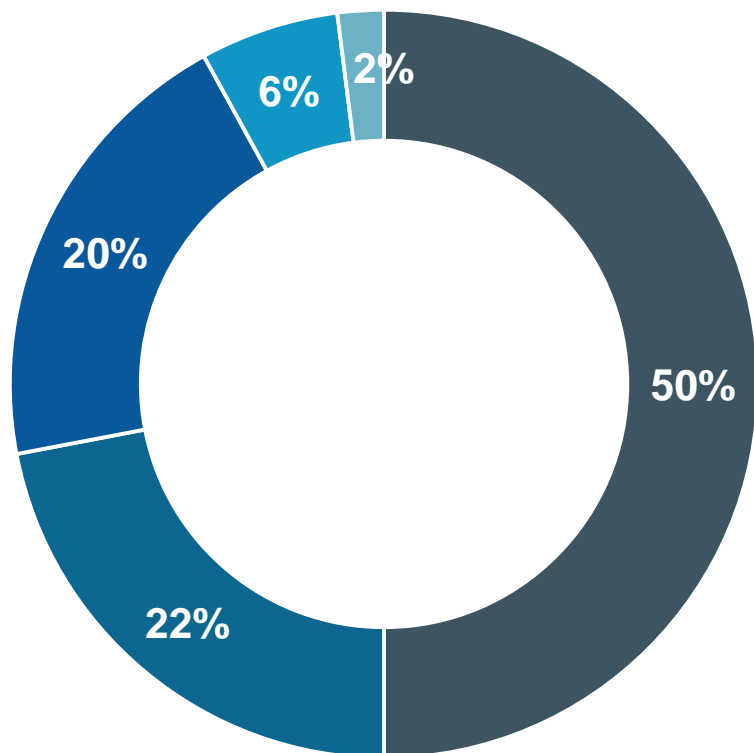


Fuente: Índice de puntualidad del AICM 2011-2017, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

EL 6% DE LAS DEMORAS SE DEBE A INFRAESTRUCTURA

LA SATURACIÓN LIMITA EL MARGEN DE MANIOBRA

CAUSA DE LAS DEMORAS



- Imputable a las aerolíneas
- Meteorología
- Repercusiones por un tercero
- Infraestructura aeroportuaria
- Otros

Fuente: Índice de puntualidad del AICM 2017, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

LA SATURACIÓN PUEDE LIMITAR EL CRECIMIENTO NACIONAL

PRINCIPALES EFECTOS:

- 1 Mercancías y pasajeros no atendidos circulan por otros *hubs*.
- 2 Barreras de entrada a nuevas aerolíneas = límite a la competencia.
- 3 Restricciones al comercio, turismo y otros sectores.
- 4 Mayores costos de fletes = pérdida de competitividad.
- 5 Mayores demoras para los pasajeros = pérdida de la productividad.

NO PODEMOS ENFRENTAR LOS DESAFÍOS DEL MUNDO ACTUAL CON UN AEROPUERTO CONSTRUIDO EN 1951.

LA CIUDAD DE MÉXICO NECESITA UN NUEVO AEROPUERTO.

**PARA APROVECHAR EL POTENCIAL DE MÉXICO,
DEBEMOS REPENSAR
EL ROL QUE PODRÍA JUGAR EL AICM
COMO MOTOR DEL DESARROLLO.**

BENEFICIOS DE UN NUEVO AEROPUERTO

GENERACIÓN DE EMPLEOS:

LOCAL

Por cada millón de pasajeros, cerca de 950 empleos son generados.

NACIONAL

Por cada mil empleos directos en el aeropuerto, se crean 2 mil 100 empleos indirectos a nivel nacional.

REGIONAL

Por cada mil empleos directos en el aeropuerto, se crean mi 100 empleos indirectos a nivel regional.

Fuente: York Aviation, 2004.

BENEFICIOS DE UN NUEVO AEROPUERTO

CRECIMIENTO ECONÓMICO

No. 1 El impacto total de un aeropuerto puede variar entre 1.4% y 2.5% del PIB nacional, sin tomar en cuenta el turismo.

No. 2 Restringir la capacidad de un aeropuerto al nivel de no satisfacer la demanda puede reducir el PIB nacional entre 2.5% y 3%*.

Fuente: York Aviation, 2004.

*Esta cifra depende del nivel de restricción.

CONSTRUIR UN NUEVO AEROPUERTO PARA LA CDMX

TIENE EL POTENCIAL DE:

- 1 Brindar mejores servicios para sus usuarios.
- 2 Impulsar una mayor competitividad de las aerolíneas nacionales.
- 3 Generar desarrollo económico de la zona cercana al aeropuerto.
- 4 Convertir tanto al aeropuerto como a la ciudad en un *hub* regional y competitivo, con la derrama económica nacional que esto implica.

ES NECESARIO

1

El aeropuerto de la Ciudad de México es el nodo más importante dentro de la red aeroportuaria nacional. Su congestión afecta las operaciones aeroportuarias en todo el país.

2

Ofrecer certidumbre a empresas y trabajadores en proyectos de inversión.

ES NECESARIO

- 3 Las imputaciones de presunto mal uso de fondos públicos deben ser atendidas e investigadas. Sin embargo, dichas investigaciones no se deben confundir con la discusión sobre la pertinencia y viabilidad técnica del proyecto del nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.
- 4 Un aeropuerto grande es un monopolio natural y en un país como México debe estar regulado para evitar abusos del operador al consumidor.

LA CIUDAD DE MÉXICO NECESITA

UN AEROPUERTO DE CLASE MUNDIAL

Junio 2018

*Actualización del documento original, 2014.



INSTITUTO MEXICANO
PARA LA COMPETITIVIDAD

 imco.org.mx

 [@IMCOmx](https://twitter.com/IMCOmx)

 [/IMCOmx](https://facebook.com/IMCOmx)

 [/IMCOmexico](https://youtube.com/IMCOmexico)