

El IIUNAM detrás de una de las grandes obras de la ingeniería: el nuevo aeropuerto internacional de la ciudad de México (NAICM)

Por Luis Francisco Sañudo Chávez

Uno de los proyectos más necesarios, pero a la vez más complicados de concretar y poner en marcha en los últimos lustros, es sin duda la construcción del nuevo aeropuerto de la zona metropolitana de la ciudad de México. Esta decisión no ha estado ni estará aislada de conflictos y de complejidad.

El valor estratégico de esta obra de infraestructura es determinante para el desarrollo del país. Diversos estudios han valorizado los impactos económico, social y político y la necesidad que representa modernizar todo el sistema aeroportuario del país, con base en una red estructurada en donde una pieza fundamental es la zona metropolitana de la ciudad de México, no solo en términos de movilización de pasajeros, sino también de carga

aérea, actividad que tiene mucho potencial por delante.

El actual aeropuerto de la ciudad de México cuenta con una capacidad instalada para 32 millones de pasajeros; en 2013 atendió a poco más de 31.5 millones, lo que representa el 34 % del total de pasajeros movilizadas en el conjunto de 65 aeropuertos con actividades comerciales del país, y se estima que alcanzará el máximo de su capacidad en 2016. En cuanto a carga, en 2013 se movieron 376350 toneladas, el 55.6 % del total de carga movilizada vía aérea. Ahora bien, si consideramos solo la carga internacional, el AICM concentra el 65 % de estas operaciones.

Las proyecciones indican que hacia 2050 el número de pasajeros que deberá atender el

AICM será de cerca de 55 millones y la carga rondará el millón de toneladas. Era pues impostergable la construcción del nuevo aeropuerto, ya que, de no hacerse, se tendría que seguir asumiendo un costo altísimo en términos de competitividad para México, la cual de por sí se ha venido deteriorando a nivel nacional (como lo muestra el más reciente reporte del Foro Económico Mundial), pero también a nivel de la infraestructura y la logística. México ocupa el lugar 49 en infraestructura aeroportuaria y el 55 en competitividad, por debajo de las principales economías del mundo.

Varios temas son relevantes alrededor de la construcción del nuevo aeropuerto, entre los que se encuentran su interrelación con el entorno urbano de la zona metropolitana; su papel

como motor de la actividad económica a través de la conectividad y la logística; el impacto en términos del impulso de las cadenas de proveeduría para la infraestructura; y, por supuesto, el impacto presupuestal de su financiamiento.

Es claro que el nuevo aeropuerto tiene que estar interrelacionado con los factores urbano y sustentable de la ciudad; es imposible ver un proyecto de esta magnitud sin medir los impactos expansivos que va a tener, neutralizando los elementos negativos y potenciando los positivos que va a generar. Este nuevo proyecto debe enmarcarse dentro de la planeación de la ciudad y el país; hacerlo como un proyecto aislado solo lo haría inviable. También se debe considerar la expansión de las actividades alrededor de la zona de influencia, como los desarrollos habitacionales que podrían materialmente “comerse” al nuevo aeropuerto en pocos años.

Los aeropuertos modernos son clústeres logísticos, ofrecen multiservicios y se convierten en verdaderos centros de desarrollo económico. Por ejemplo, Hartsfield-Jackson, en Atlanta, fue recientemente reconocido como el aeropuerto más eficiente del mundo por el Global Airport Benchmarking Report, gracias al menor tiempo de los desplazamientos, la eficiencia en las actividades de carga y descarga y la diversificación de sus ingresos. Por otro lado, el aeropuerto de Frankfurt, que es el número uno en carga en Europa y es operado por Fraport, es uno de los más dinámicos del mundo en el manejo de pasajeros, equipajes, carga y conexiones logísticas, lo que lo coloca como líder en operaciones aeroportuarias, manejo de carga y en la prestación de servicios de consultoría aeroportuaria especializada. El NAICM está planeado para tener la capacidad de expansión suficiente no solo en operaciones de movimiento de pasajeros, sino también de carga. Sin embargo, es necesario que se convierta, junto con los de Monterrey, Guadalajara y Cancún, en una plataforma de salida de mercancías mexicanas hacia el exterior y una puerta de entrada de turistas extran-



jeros, por lo que la estrategia es integral, y se debe seguir incentivando la industria nacional y la competitividad turística.

Construir el nuevo aeropuerto implica recursos económicos, humanos y materiales. En este último aspecto, es importante considerar que la construcción y las obras de infraestructura (vial, hidráulica, comunicaciones y energéticas, entre otras) tienen efectos multiplicadores en diversas ramas económicas. Es importante, y una gran oportunidad, lograr que en las licitaciones que se realicen, se incentive y se promueva la integración nacional de las cadenas de proveeduría de la infraestructura. No solo las grandes empresas nacionales constructoras y proveedoras de insumos, como acero, cemento, plástico, vidrio y demás, deben verse beneficiadas, también las pequeñas y medianas empresas. Existe capacidad y contenido nacional para satisfacer la demanda de lo que representa esta obra, y debemos aprovecharla.

El costo de un nuevo aeropuerto se ha estimado en 169 mil millones de pesos, que se irá suministrando anualmente hasta 2020.

Esta cantidad representa el 1.05 % del PIB de 2013 (16.1 billones de pesos) y el 3.6 % del presupuesto que recientemente presentó la Secretaría de Hacienda para 2015 (planeado en 4.7 billones de pesos). Cabe señalar que este proyecto no fue incluido ni en el Plan Nacional de Desarrollo ni en el Programa Nacional de Infraestructura, pero su costo representa el 2.2 % de los más de 7.5 billones de pesos que se destinarán en el sexenio. A esta inversión habrá que sumar los anuncios que diversas compañías del sector han hecho en inversiones por hasta 20 000 millones de dólares en la compra de nuevas aeronaves.

EL NAICM es una gran obra y más aún una gran necesidad; está en nuestras manos como mexicanos hacer que esta se materialice. El Instituto de Ingeniería tendrá un papel importante para su éxito en el largo plazo.

Las cifras y algunas notas de este resumen fueron extraídas de estadísticas sobre desplazamiento de pasajeros, carga y descarga del AICM y del informe presidencial del pasado 1° de septiembre. |