

IMPORTANCIA DE LA PLANEACIÓN REGIONAL PARA LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA EN MÉXICO

Dr. Carlos Bustamante Lemus

RESUMEN

Los aeropuertos son originariamente parte de la infraestructura para las comunicaciones y la transportación. En la vida moderna se han convertido en algo más dentro de las ramas del sector Servicios. Es decir, ya no son solamente instalaciones que sirvan como base para las aeronaves y para transportar pasajeros. En México, sin embargo, parece existir todavía una visión reducida de lo que ahora significan los servicios aeroportuarios y tal vez esa sea una de las causas del porqué dicha actividad resulte ser exitosa solamente para unos cuantos aeropuertos del país, mientras que la mayor parte de ellos se mantienen sub-ocupados y con escasas utilidades.

El objetivo del presente trabajo es dar cuenta del gran potencial que pudieran tener los servicios aeroportuarios en México si dicha actividad se visualiza desde el enfoque de la planeación y particularmente de la planeación regional. Dicho enfoque puede arrojar algunas luces en la contribución que esto pudiera tener para el desarrollo económico y social regional y nacional, con beneficio tanto para empresarios como para usuarios de dichos servicios y para la población local y regional.

Palabras clave: planeación, planeación regional, infraestructura aeroportuaria, transportes.

INTRODUCCIÓN

¿Qué es un aeropuerto?

El aeropuerto es parte de lo que se denomina como infraestructura en transporte y comunicaciones. Se considera también que el aeropuerto es un servicio de infraestructura, que una vez realizado, se convierte en detonador del desarrollo económico y social no solamente local, sino urbano-regional y hasta nacional y/o internacional. Puede llegar a convertirse en parte de una red de interacciones multimodales en el territorio en el que se localiza, pero que tiene una serie de efectos o impactos de carácter económico, social y hasta cultural en sus áreas circunvecinas.

¿Por qué la planeación y por qué la planeación regional?

El concepto de planeación ha llegado a tener diversas acepciones. Algunos la consideran una técnica que contiene una serie de procesos o pasos a seguir; pero hay algunos otros especialistas que la han considerado inclusive como una disciplina del conocimiento, la cual tuvo sus orígenes desde el siglo XIX, pero que con la instauración del socialismo bolchevique después de la revolución social rusa (1914-1917), tuvo su máxima expresión como base para la aplicación de la política económica y social enfocada a desarrollar aquel extenso territorio de la Unión Soviética. Mismo sistema o modo de producción que al término de la Segunda Guerra Mundial (1945) se extendió a casi la mitad del mundo; y que también tuvo su aplicación con algunas modalidades, entre los países industrializados de Europa Occidental y en los Estados Unidos, con la llamada planeación indicativa.

Entre los principales objetivos de la planeación están los siguientes:

Aprovechamiento de los recursos naturales, humanos y técnicos; utilización óptima de dichos recursos; y uso racional de los mismos para lograr los objetivos inicialmente propuestos.

Etapas principales de la Planeación:

- Planteamiento de un problema o necesidad;
- Establecimiento de objetivo (s);
- Investigación/Diagnóstico;
- Identificación de recursos;
- Instrumentación;
- Implementación:
- Monitoreo; y
- Retroalimentación (feedback)

LA PLANEACIÓN DEL DESARROLLO REGIONAL.- INTERACCIONES URBANO-REGIONALES.

Se considera que en este tipo de foros académicos y científicos existe un consenso en cuanto al objetivo general del desarrollo regional, principalmente lograr elevar las condiciones de vida de los grupos de población asentados en espacios territoriales marginados y que por décadas, sino es que hasta por siglos, se han mantenido en la pobreza y el atraso con relación a otros que habitan territorios más desarrollados dentro de una misma nación y disfrutan de mejores niveles de bienestar.

Sin embargo, dicho desarrollo o atraso regional no puede llegar siquiera a pensarse si no es que antes se conocen las condiciones reales de su existencia. Es decir, sus recursos territoriales, historia, cultura, formas de organización, problemas y necesidades. Pero sobre todas estas consideraciones, los grados de marginación, aislamiento o interrelaciones que tienen con su entorno, tanto en lo social, como en lo económico y hasta político. Precisamente,

para poder incursionar en estos asuntos o temas a considerar es que resulta no solamente útil, sino indispensable el recurso de la planeación.

Toda la anterior aparente digresión viene a cuento porque desde siglos atrás los políticos y gobernantes de México han relegado el tema de la integración territorial de nuestro país muy a pesar del costo que ha tenido en términos de pérdida de más de la mitad de nuestro territorio nacional en el siglo XIX y aún más, de la explotación hasta la fecha, de muchos de nuestros recursos minerales, hidráulicos y energéticos, para beneficio de manos extranjeras o de algunos nacionales extranjerizantes.

Sin embargo, se continúa todavía con el discurso demagógico de apoyar la infraestructura para integrar al país, mientras que somos testigos de las estrategias contrarias a la integración, como la de la desincorporación de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México para venderla de manera fragmentada a diversos grupos privados que hacen casi nada por desarrollar los mismos ferrocarriles y vías férreas que se construyeron durante el Porfiriato (1876-1910); ni tampoco se ha logrado durante casi cien años de vida post-revolucionaria, integrar al territorio mexicano con los suficientes caminos, carreteras, puertos marítimos, aéreos, etc., a menos que alguno de esos proyectos se visualice con utilidades directas e inmediatas para los políticos en turno o sus capitalistas asociados.

Todas las consideraciones anteriores son a propósito para presentar la problemática de los aeropuertos en México. En primer lugar, es importante saber lo que es en realidad un aeropuerto y porqué de la necesidad de la planeación, ahora llamada planeación estratégica.

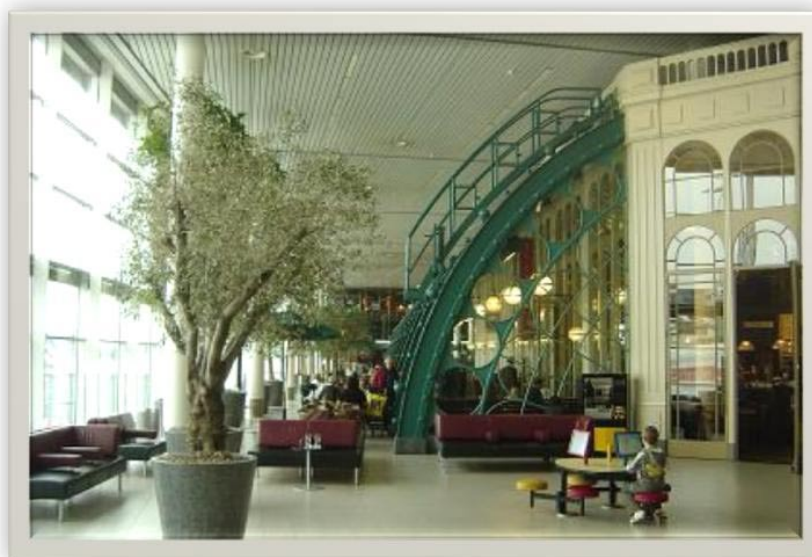
¿Qué es un aeropuerto?

Un aeropuerto es un conjunto de instalaciones cuya función no solamente es albergar y proporcionar servicio a las aeronaves, sino que es un medio para facilitar las comunicaciones y transportación remota de la población y de las mercancías y servicios.

Los aeropuertos, además de ser parte de la infraestructura urbana son organizaciones comerciales con una capacidad para crear un ingreso importante y empleo en su localización regional, no solamente como generador de empleo directo e indirecto, sino como un imán para un mayor crecimiento. Al mismo tiempo, su operación se convierte en un impulsor o detonador del desarrollo local y hasta regional, el cual se genera en términos de servicios conexos dentro y fuera –en las áreas aledañas a él- de sus instalaciones.

Su economía depende también de los servicios conexos y complementarios que presta dentro y fuera de sus instalaciones aeroportuarias, tales como: restaurantes, tiendas, boutiques, hoteles, transportación aeropuerto- ciudad, etc.

Servicios a viajeros y visitantes al aeropuerto (fotos):





SERVICIOS CONEXOS A UN AEROPUERTO

Estaciones de combustible (gasolina, gas avión, gas LP o gas natural, lubricantes, etc.); almacenes de carga; servicios de paquetería y mensajería; estaciones de transporte de carga; estaciones de transporte terrestre de pasajeros y carga; hoteles, restaurantes, etc.

Las características de un aeropuerto se consideran como resultado del desarrollo económico y social propio de los países, regiones y ciudades que lo contienen y por la función que desempeñan en sus países y con relación a otros países, ya que el desarrollo económico y social se refleja en los niveles de ingreso per cápita por habitante, lo que implica mayores niveles de vida de los habitantes asociados a mayores niveles de demanda efectiva.

COMPETITIVIDAD Y EFICIENCIA DE UN AEROPUERTO

En estas condiciones la competitividad de los aeropuertos es fundamental a fin de poder ofrecer los mejores servicios a los mejores precios y estar en condiciones de tener una importante participación en el mercado aéreo de viajes y carga. Sin embargo, el concepto de competitividad y eficiencia no es exactamente igual al que se aplica a una empresa manufacturera, en donde se consideran variables de bienes producidos o vendidos en relación a los factores de producción empleados.

La eficiencia y efectividad de los aeropuertos está influenciada por una serie de factores internos, pero también externos, particularmente de estos últimos, en donde su demanda está principalmente dada por las decisiones o intereses de las compañías aéreas, quienes estiman la demanda entre centros urbano-regionales, así como las condiciones de oferta de los aeropuertos en términos de costos de combustible, de servicios de carga-descarga, por uso de pistas, plataformas y mostradores, impuestos federales y locales, etc. Precisamente por todas

estas razones es que resulta necesario para los responsables de planear y administrar los servicios aeroportuarios.

IMPORTANCIA DE LOS RECURSOS FINANCIEROS PARA LA COMPETITIVIDAD DE LOS AEROPUERTOS

Para una buena administración de un aeropuerto no es suficiente solamente tratar de atender la demanda de transportación de una población local-urbana. Se requiere primero considerar una demanda potencial ampliada, es decir, pasajeros potenciales, carga potencial, servicios conexos de combustible, energéticos, accesibilidad institucional local-regional, destinos potenciales y su demanda, etc. Por otra parte, como ya se señalaba en el párrafo anterior, las condiciones de oferta que hagan atractivas las instalaciones aeroportuarias a las aerolíneas nacionales e internacionales.

Una vez que el aeropuerto esté en operación, habría que atender una serie de renglones obligados para una adecuada y eficiente administración, tales como:

- **Ingresos:** por servicios aeronáuticos, aeroportuarios; pasajeros, visitantes, locales; etc.
- **Gastos:** G. Corriente; abastecimiento, energéticos (electricidad., agua, gas), telecomunicaciones, alimentos, etc.
- **Impuestos:** Directos e indirectos
- **Estados contables y financieros**

En una economía globalizada los aeropuertos han comenzado a desempeñarse como máquinas de crecimiento económico a nivel nacional, regional y local. La calidad de servicios y la competitividad de los aeropuertos tienen un fuerte impacto en las economías regionales.

ASPECTOS SOCIO-ECONÓMICOS TERRITORIALES DE LA (S) ÁREA (S) A LAS QUE SIRVE EL AEROPUERTO.- INTERACCIONES URBANO-REGIONALES.

Y ¿por qué la planeación estratégica aeroportuaria?

La planeación estratégica es prácticamente un concepto relativamente más moderno de la planeación, que considera no solamente los elementos anteriormente descritos, sino también: el enfoque y análisis interdisciplinario; la participación social; y los análisis “bottom-up” y “top-down”. Por lo que el proceso de planeación y realización de un proyecto aeroportuario deberá de considerar necesariamente una investigación costo-beneficio de los factores de demanda y oferta, tanto efectiva como potencial; todo ello, acompañado de una consulta con los diversos agentes sociales urbanos locales y regionales, que puedan ser ya sea beneficiados o afectados con el proyecto (nuevo o de ampliación o regeneración) del aeropuerto. Todo esto necesariamente conlleva a un enfoque interdisciplinario y multidisciplinario (social, económico, jurídico-político, técnico y ambiental, entre los más importantes).

Este análisis es recomendable que considere precisamente el carácter y función básica que un aeropuerto tiene o debería tener de manera inherente, o sea, servicios de comunicación local, urbana-regional, conectividad, viabilidad y factibilidad.

Para lograr esas condiciones, debe partirse de un análisis objetivo de diversos factores que los teóricos de la planeación regional y urbana proponen; y que en conjunto se denominan los factores de localización, entre los cuales se consideran:

- Cercanía a las fuentes de materias primas (bienes primarios y/o bienes intermedios);
- Cercanía a los mercados (oferta y demanda de mercancías y servicios);

- Acceso a los medios de comunicación; y
- La población existente y potencial (fuerza de trabajo, ingresos y capacidad de demanda).
- Las llamadas “externalidades” o “economías externas” (fenómenos de concentración y aglomeración).

CIUDAD-REGIÓN Y AEROPUERTO

La relación entre Aeropuerto y ciudad-región se caracteriza por una estrecha asociación e interacción. El aeropuerto, incluyendo instalaciones, espacio aéreo y terrestre, aerolíneas y su gestión, está estrechamente relacionado con la Ciudad en la que se localiza y en la región a que da servicio.

Los beneficios que genera el aeropuerto rebasan con mucho sus funciones de terminal de origen y destino de pasajeros y carga aérea, ya que tiene implicaciones económicas y de desarrollo por los empleos, ingresos, demanda y oferta de bienes y servicios que genera.

Hoy en día, las terminales aeroportuarias principales se caracterizan por su tendencia a complementar los sistemas de transporte integrando sistemas intermodales de transporte-carretero, ferrocarrilero, etc.

Para lograr estos objetivos, los empresarios tienen que considerar aspectos relacionados con lo recomendado por los teóricos de la localización y analizar cada uno de esos principales factores.

RELACIONES DIRECTAS E INDIRECTAS QUE EL AEROPUERTO DEBERÁ TOMAR

EN CUENTA:

- De carácter ambiental

Localización.- Territorio (medio físico inmediato y mediato); Clima; Comunicaciones; Vegetación y fauna.

- De carácter Económico

Ocupación, Ingresos Totales (PIB); por niveles/estratos; distribución (por familias, per capita); Inversiones.

Funciones de la ciudad/región; estructura de su urbanización; redes de transportación; estructura institucional; etc.

- De carácter social

Población y poblamiento (tendencias y dinámica); Estructura por edades; Ocupación; Vivienda; Educación.

- De carácter político-gubernamental

Sistema de gobierno; Gobierno nacional; Gobierno estatal/municipal; Organizaciones profesionales, sociales, no gubernamentales; legislación (aparato jurídico-institucional).

Coordinación con los servicios de la ciudad-región

- Leyes y reglamentos; Programas de protección ambiental; Programas de protección civil, salvamento.

- Fenómenos meteorológicos

- Desastres

- Sistemas de abastecimiento

LOS AEROPUERTOS EN MÉXICO:

Actualmente México cuenta con 61 aeropuertos civiles, distribuidos en una buena parte del territorio nacional (mapa de localización anexo). La mayoría de ellos (55) tienen la categoría de

aeropuertos internacionales, mientras que solamente seis de ellos son de servicio nacional o regional y son: 1) el aeropuerto “Mariano Escobedo”, en Monterrey, 2) el de Colima, 3) el de Minatitlán, Veracruz, 4) el de Poza Rica, Veracruz, 5) el de Tamuín, San Luis Potosí y 6) el de Tepic, Nayarit.

Aeropuertos Civiles en México, 2013

1. Aeropuerto 'Mariano Escobedo' Monterrey Nuevo León	23. Aeropuerto Internacional de La Paz, Baja California Sur	45. Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí, SLP
2. Aeropuerto Internacional de Monterrey, N.L.	24. Aeropuerto Internacional de Loreto, Baja California Sur	46. Aeropuerto Internacional de Tampico, Tamaulipas
3. Aeropuerto Internacional de Acapulco, Guerrero	25. Aeropuerto Internacional de Los Cabos, Baja California Sur	47. Aeropuerto Internacional de Tapachula, Chiapas
4. Aeropuerto Internacional de Aguascalientes, Ags.	26. Aeropuerto Internacional de Los Mochis, Sinaloa	48. Aeropuerto Internacional de Tijuana, Baja California
5. Aeropuerto Internacional de Cancún, Quintana Roo	27. Aeropuerto Internacional de Manzanillo, Colima	49. Aeropuerto Internacional de Toluca, Estado de México
6. Aeropuerto Internacional de Chetumal, Quintana Roo	28. Aeropuerto Internacional de Matamoros, Tamaulipas	50. Aeropuerto Internacional de Torreón, Coahuila
7. Aeropuerto Internacional de Chihuahua, Chihuahua	29. Aeropuerto Internacional de Mazatlán, Sinaloa	51. Aeropuerto Internacional de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas
8. Aeropuerto Internacional de Ciudad del Carmen, Campeche	30. Aeropuerto Internacional de Mexicali, Baja California	52. Aeropuerto Internacional de Uruapan, Michoacán
9. Aeropuerto Internacional de Ciudad Juárez, Chihuahua	31. Aeropuerto Internacional de Morelia, Michoacán	53. Aeropuerto Internacional de Veracruz, Veracruz
10. Aeropuerto Internacional de Ciudad Obregón, Sonora	32. Aeropuerto Internacional de Mérida, Yucatán	54. Aeropuerto Internacional de Villahermosa, Tabasco
11. Aeropuerto Internacional de Ciudad Victoria, Tamaulipas	33. Aeropuerto Internacional de Nogales, Sonora	55. Aeropuerto Internacional de Zacatecas, Zacatecas
12. Aeropuerto Internacional de Cozumel, Quintana Roo	34. Aeropuerto Internacional de Nuevo Laredo, Tamaulipas	56. Aeropuerto Nacional de Colima, Colima
13. Aeropuerto Internacional de Cuernavaca, Morelos	35. Aeropuerto Internacional de Oaxaca, Oaxaca	57. Aeropuerto Nacional de Minatitlán, Veracruz
14. Aeropuerto Internacional de Culiacán, Sinaloa	36. Aeropuerto Internacional de Pachuca, Hidalgo	58. Aeropuerto Nacional de Poza Rica, Veracruz
15. Aeropuerto Internacional de Durango, Durango	37. Aeropuerto Internacional de Palenque, Chiapas	59. Aeropuerto Nacional de Tamuín, San Luis Potosí
16. Aeropuerto Internacional de Guadalajara, Jalisco	38. Aeropuerto Internacional de Piedras Negras, Coahuila.	60. Aeropuerto Nacional de Tehuacán, Puebla
17. Aeropuerto Internacional de Guanajuato, Guanajuato	39. Aeropuerto Internacional de Puebla, Puebla	61. Aeropuerto Nacional de Tepic, Nayarit.
18. Aeropuerto Internacional de Guaymas, Sonora	40. Aeropuerto Internacional de Puerto Escondido, Oaxaca	
19. Aeropuerto Internacional de Hermosillo, Sonora	41. Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta, Jalisco	
20. Aeropuerto Internacional de Huatulco, Oaxaca	42. Aeropuerto Internacional de Querétaro, Querétaro	
21. Aeropuerto Internacional de Ixtapa/Zihuatanejo Guerrero	43. Aeropuerto Internacional de Reynosa, Tamaulipas	
22. Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, D.F.	44. Aeropuerto Internacional de San Cristóbal, Oaxaca	

Fuente: Elaboración propia, con datos de Trade Logistics Innovation Center. Georgia Tech-Tecnológico de Monterrey.

Sin embargo, al revisar las estadísticas básicas del servicio de movilización de pasajeros y carga, solamente seis de los 61 aeropuertos son los que se consideran como los más importantes y son:

Aeropuerto	Pasajeros (miles de pasajeros al año)	Carga (miles de tons.)
AICM	26,368,861	414,951
Cancún	13,112,420	25,675
Guadalajara	7,224,763	129,979
Monterrey	5,641,916	46,708
Tijuana	3,534,015	15,256
Toluca (e)	5,500,000	n.e.

Fuente: Trade Logistics Innovation Center, Georgia Tech-Tecnológico de Monterrey.

Nota (e): En Las estadísticas de referencia no se mencionan los datos del Aeropuerto Internacional de Toluca, sin embargo, en los datos generales de referencia se dice que mueve en los años recientes más de 5 millones de pasajeros. Cifra con la que estaría desplazando a Tijuana en términos de importancia por su movimiento de pasajeros.



Al observar la gran distancia que muestra en sus cifras básicas el aeropuerto internacional de la Ciudad de México con los otros cinco aeropuertos que se consideran más importantes a nivel nacional, surge la pregunta de qué sucede con los movimientos de pasajeros y carga de los otros 55 aeropuertos. Y más aún cuando hemos sido testigos de la crisis económica nacional y el impacto que ella ha tenido en múltiples empresas privadas nacionales e internacionales. Particularmente quiero mencionar el caso de la aerolínea Mexicana de Aviación, S. A. de C. V., la cual se declaró en quiebra desde el año 2010 y súbitamente dejó desatendidas una gran cantidad de aeropuertos mexicanos, los cuales dependían mayormente de los servicios de transportación de pasajeros y carga en menor medida.

Una manera de ilustrar la importancia del manejo de los recursos en un aeropuerto, lo da el ejemplo que a continuación se muestra, de los estados financieros del AICM en los años 2010 y 2011.

Al observar estos estados financieros correspondientes a la empresa AICM nos resulta sorprendente observar un estado de resultados negativo para el ejercicio d 2010. Esto tal vez podría interpretarse como un desajuste temporal debido a la suspensión en las operaciones de la aerolínea *Mexicana de Aviación*. Sin embargo, resulta también extraño que tratándose del principal aeropuerto del país, en la capital del mismo, operando casi en condiciones monopolísticas, registre pérdidas.

Esto, por consecuencia, nos hace temer por la suerte de casi todos los aeropuertos del país, los cuales distan enormemente de competir con éste, puedan estar registrando superávits financieros en sus operaciones.

Ejemplo de los estados financieros del Aeropuerto de la Ciudad de México, 2011 y 2010.

Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.

4

Estados de resultados

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2011 y 2010

(Expresados en Pesos)

	2011	2010	VARIACION	
Ingresos				
Tarifa de uso de aeropuerto (TUA)	\$ 2,100,704,626	\$ 1,781,312,131	\$ 319,392,495	17.9%
Servicios aeroportuarios	801,877,601	752,016,001	49,861,600	6.6%
Servicios comerciales	1,165,714,277	992,149,650	173,564,627	17.5%
Servicios complementarios	219,226,118	169,501,121	49,724,997	29.3%
Remanentes por derechos TUA	1,022,211,174	872,020,241	150,190,933	17.2%
Total ingresos	5,309,733,796	4,566,999,144	742,734,652	16.3%
Gastos de operación				
Servicios personales	340,547,578	355,307,339	(14,759,761)	-4.2%
Servicios materiales	460,747,181	462,849,698	(2,102,517)	-0.5%
Servicios administrativos	1,459,091,881	1,287,968,408	171,123,473	13.3%
Servicios generales	853,908,609	1,114,947,585	(261,038,976)	-23.4%
Cesión por derechos de cobro TUA	1,966,818,108	1,691,297,544	275,520,564	16.3%
Depreciación y amortización	118,179,985	229,714,755	(111,534,770)	-48.6%
Total gastos de operación	5,199,293,342	5,142,085,329	57,208,013	1.11%
Utilidad (Pérdida) de operación	110,440,454	(575,086,185)	685,526,639	-119.2%
Otros ingresos, neto	78,973,696	139,523,258	(60,549,562)	-43.4%
Resultado integral de financiamiento:				
Intereses devengados a favor, neto	41,051,462	28,621,078	12,430,384	43.4%
Pérdida en cambios, neto	(24,540)	(567,009)	542,469	-95.7%
Total del resultado integral de financiamiento	41,026,922	28,054,069	12,972,853	46.2%
Utilidad (Pérdida) antes de impuestos a la utilidad	230,441,072	(407,508,858)	637,949,930	-156.5%
Impuestos a la utilidad	222,469,294	148,746,018	73,723,276	49.6%
Utilidad (Pérdida) neta del año	\$ 7,971,778	\$ (556,254,876)	\$ 564,226,654	-101.4%
Calculo de la EBITDA				
Depreciación y amortización	118,179,985	229,714,755		
Impuestos a la utilidad	222,469,294	148,746,018		
Resultado integral de financiamiento	(41,026,922)	(28,054,069)		
EBIDTA OBTENIDA	\$ 307,594,135	\$ (205,848,172)		

Fuente: Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S. A. de C. V.

LOS RETOS PARA LOS AEROPUERTOS EN LA GLOBALIZACIÓN

Hay una serie de variables externas que continuamente afectan la efectividad y eficiencia de un aeropuerto y se convierten en retos permanentes para sus administradores. Entre las principales, el nivel de concentración de la demanda para los servicios aéreos (estimada principalmente por las aerolíneas), o sea, las estructuras del mercado (tanto internacional como nacional y local), las diversas reglamentaciones aeronáuticas y las propias de los gobiernos nacionales o locales, o hasta la aceptación de los pobladores locales; además de las siguientes:

- Las crisis financieras del Sistema capitalista
- Los elevados costos de administración

- Los costos crecientes en combustibles
- Los pasajes aéreos de bajo costo
- El endurecimiento de la seguridad aeroportuaria
- Diversificación y flexibilización de la competencia
- Los efectos adversos al medio ambiente
- La presión sobre el uso de suelo

CONSIDERACIONES FINALES

Los retos que enfrentan los proyectos aeroportuarios en la globalización no se limitan solamente a la transportación de pasajeros y carga, sino que deben ser además detonadores del desarrollo urbano-regional y tratar de vincularse con las necesidades locales, tomar conciencia de la problemática ambiental, pero sobre todas las cosas, deben tratar de mostrar eficiencia y ser competitivos en su sector (servicios de infraestructura). Lo anterior conlleva, para el caso de los empresarios mexicanos un cambio en el enfoque de servicio que hasta ahora se ha venido proporcionando en la mayoría de los aeropuertos del país, muchos de los cuales están subutilizados o sub-ocupados por intentar darles un status de aeropuertos internacionales cuando difícilmente alcanzarían la categoría de nacionales.

Una propuesta a dichos empresarios sería la de considerar la infraestructura aeroportuaria para servicio sub-nacional, ya sea regional o interestatal y ofrecer al mismo tiempo una optimización de los espacios internos de los aeropuertos estimulando la elevación en la calidad de los servicios que se ofrecen tanto a los pasajeros como al público en general que los visita.

El pensar los aeropuertos de manera moderna y poner en práctica acciones basadas en una planeación estratégica integral, repercutiría necesariamente en incrementar la oferta que atraiga

no solamente a las aerolíneas existentes (nacionales y extranjeras), sino también a nuevos inversionistas, con un efecto multiplicador entre la ciudad y la región o regiones a las que intente servir.

Recuerden que los aeropuertos no son solamente los servicios para la aviación, sino también para las numerosas actividades económicas que se desarrollan en su interior y en sus áreas circunvecinas.

De no tomar en cuenta todos estos principios, cualquier proyecto aeroportuario, ya sea nuevo o de reestructuración, podría estar destinado a logros muy limitados, sino hasta a su fracaso y realmente sería triste repetir el caso de la desintegración de la infraestructura ferroviaria en la de los servicios aeroportuarios.

BIBLIOGRAFÍA

Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S. A., 2012. *Estados contables comparativos, 2011 y 2010*.

Cooper, Douglas, and David Gillen (1994) "Measuring Airport Efficiency and Effectiveness in the California Aviation System," *Research Report no. UCB-ITS-WP-94*, Air Transportation Research Center, Institute of Transportation Studies, University of California, Berkeley.

Doganis, R.(1992), *The Airport Business*, Routledge, London

International Civil Aviation Organization (ICAO)(2007), *Financial situation of airports and air navigation services 2005*. ICAO.

Krugman Paul, 1997, "El Internacionalismo Moderno. La economía internacional y las mentiras de la competitividad", *Crítica*, Barcelona, pp. 24-26, 137-154.

Porter Michael, 1996, "Competitive Advantage, Agglomeration Economics, and Regional Policy", *International Regional Science Review*, vol. 19, no. 1 & 2, pp. 85-93.

Sobrino, Jaime, 2002, "Competitividad y ventajas competitivas: revisión teórica y ejercicio de aplicación a 30 ciudades de México", *Estudios Demográficos y Urbanos*, 17 (2).

Trade Logistics Innovation Center. *Aeropuertos de México*. Georgia Tech-Tecnológico de Monterrey (Página Web: www.aeropuertosdeMéxico/)

Vázquez Barquero Antonio, 2000, "Desarrollo endógeno y globalización", *Revista EURE*, vol. 26, núm. 79, Santiago de Chile, diciembre, p.47-65.

Villarreal René y Ramos de Villarreal Rocío, 2002, *México competitivo 2020. Un modelo de competitividad sistémica para el desarrollo*. Primera edición, Editorial Océano, México, p. 356.