Aeropuertos y Servicios Auxiliares

AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES

HISTORIA

Av. 602, núm. 161. Col. Zona Federal Aeropuerto Internacional Ciudad de México. Deleg. Venustiano Carranza. C.P. 15620, México, D.F.
Tel. (55) 5133-1000 www.asa.gob.mx

EL DESPEGUE

El 10 de junio de 1965 por decreto presidencial fue creada ASA para administrar, operar y conservar los aeropuertos, así como prestar servicios complementarios, auxiliares y comerciales de 34 aeropuertos existentes en México, en ese momento.

ASA se constituye ante la necesidad de contar con un Organismo central que se encargara de la modernización y ampliación de la infraestructura aeroportuaria instalada en nuestro país; de la conservación y mejora de los servicios de navegación y del suministro de combustible, así como de impulsar el desarrollo de la aviación comercial mexicana y las rutas turísticas.

El principal reto de esos primeros años fue modernizar e incrementar la infraestructura existente, con el fin de que ésta respondiera a los nuevos retos y adelantos en tecnología y operación, así como al aumento en la demanda de operaciones, la cual crecía exponencialmente. Durante sus primeros 10 años de vida, ASA logró construir, ampliar y rehabilitar 25 aeropuertos. De esta forma, se pusieron al día la red y las instalaciones aeronáuticas del país.

EL AUGE

(1975-1985)

En estos años, la red operada y administrada por el Organismo llegó a tener más de 60 aeropuertos, lo que le valió el reconocimiento en América Latina como operador y constructor. Se incrementó la capacidad operativa de los vuelos en los aeropuertos administrados por ASA; se acrecentaron los servicios de plataforma; se implementaron los servicios de revisión de pasajero y equipaje de mano en los aeropuertos internacionales; se fomentó la construcción de equipos propios, especiales para la actividad aeroportuaria, lo que permitió reducir costos, y se mejoraron los mecanismos apropiados para la navegación aérea en los aeropuertos de la red.

A finales de los setenta, se modernizaron los aeropuertos, principalmente los de la Ciudad de México, Cancún, Acapulco, Guadalajara y Monterrey. En ellos se aplicó un concepto integral que incluía mobiliario, diseño, imagen, integración plástica y equipo aeroportuario diseñado en ASA y fabricado en México. También, se impulsó el desarrollo tecnológico, donde destaca la fabricación de varios vehículos y dos prototipos de aviones fumigadores. En 1979, ASA asumió la responsabilidad de suministrar los combustibles y lubricantes a las aeronaves; al llegar la década de los ochenta, el Sistema Aeroportuario Mexicano ya estaba consolidado.

EL AJUSTE Y LA DESINCORPORACIÓN

(1985-2000)

La crisis financiera que experimentaron los gobiernos alrededor del mundo, en particular los emergentes y la instauración de un modelo económico que suponía la reforma del Estado, así como el ajuste estructural, impactó en forma notable en el desarrollo aeroportuario de nuestro país. El Gobierno Federal, en el marco de una crisis económica severa decidió que, con el fin de ampliar y poner al día la red aeroportuaria del país, era necesario trabajar bajo un esquema que contemplara la participación de capital privado. Se postuló un nuevo marco jurídico orientado a impulsar y promover el desarrollo aeroportuario por medio de inversión privada, con base en reglas claras y transparentes, condiciones competitivas y no discriminatorias.

En los 90 se realizó un cambio estructural en el Sistema Mexicano Aeroportuario, al permitir que el capital privado participara en la operación de aeropuertos. En 1998, existía en México una red de 58 aeropuertos administradas por ASA, cuyo número se redujo considerablemente al iniciarse el proceso de privatización de los 35 aeropuertos más rentables, conformándose cuatro grupos regionales: ASUR (Grupo Aeroportuario del Sureste), OMA (Grupo Aeroportuario Centro - Norte), GAP (Grupo Aeroportuario del Pacífico) y AICM (Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México).

EL RELANZAMIENTO

(2001-2012)

Frente a este nuevo escenario, el reto de ASA era reconstituirse para ser una empresa operadora de aeropuertos y estaciones de combustibles que compitiera con las empresas internacionales y aprovechara las nuevas condiciones del mercado globalizado. ASA inició esta década operando 27 aeropuertos, así como 63 estaciones de combustibles. Debe señalarse que éstas últimas tenían un rezago de 20 años y las instalaciones, equipos, sistemas y programas de capacitación empezaban a mostrar signos de obsolescencia, reclamando su modernización.

Ante este panorama, ASA aprovechó sus fortalezas: su capital humano y su experiencia institucional para la administración y operación de su red aeroportuaria, así como el manejo de las estaciones de combustibles de los aeropuertos más importantes del Sistema Aeroportuario Mexicano. Mediante la planeación institucional y la reforma estructural del sector, planteó esquemas, conceptos novedosos y proyectos de inversión para infraestructura con un enfoque regional y sustentable, que incluyera la participación de gobiernos estatales, además de inversionistas privados; esto se estableció en las directrices sectoriales y en un nuevo decreto que

modificaba y actualizaba a la nueva realidad que prevalecía en la economía del país, iniciándose así un proceso de formación de sociedades aeroportuarias con las terminales aéreas de Puebla, Querétaro, Toluca y Cuernavaca.

De manera sustantiva, ASA continuó participando en la ampliación y construcción de infraestructura aeroportuaria y participó en la construcción de nuevos aeropuertos en Querétaro, Tuxtla Gutiérrez y en el inicio de la modernización y ampliación del AICM y del Aeropuerto Internacional de Toluca.

En 2007, ASA operaba 19 aeropuertos directamente y cuatro en sociedad, y consolidó una red aeroportuaria, tanto productiva, como eficiente, buscando denodadamente cumplir las estrategias nacionales y sectoriales, además de la rentabilidad al mayor número posible de aeropuertos de su Red, sin descuidar su objeto de cumplir un servicio público.

Además de convertirse en un Organismo que promoviera la participación público-privada en los aeropuertos asociados (Tuxtla Gutiérrez se incorporó a este esquema), capaz de satisfacer adecuadamente las necesidades de suministro de combustible y ofrecer servicios de consultoría en el ámbito nacional e internacional, concluyó la construcción de la Terminal 2 del AICM y la ampliación y modernización del Aeropuerto Internacional de Toluca y se iniciaron los trabajos para otorgar asistencia técnica al Gobierno del Estado de Chiapas en la construcción de un nuevo aeropuerto en Palenque.

A finales de 2009, en ASA se identificó el proyecto estratégico de biocombustibles, alineados a la directriz de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del sector que contribuyen al cambio climático.

La meta es tener un crecimiento neutro de carbono a partir de 2020 y una reducción de las emisiones en 50 por ciento a partir de 2050. Para ello, además de las mejoras tecnológicas y las mejoras operacionales, el uso de biocombustibles, es fundamental.

Al ser el último eslabón de la cadena de suministro de combustible de aviación en México, ASA estableció un rol y una visión estratégicos como promotores de esta nueva industria. En este sentido, ha llevado a cabo las siguientes acciones:

- Plan de Vuelo hacia los Biocombustibles Sustentables de Aviación en México, con la participación de más de 500 representantes de los diversos sectores involucrados para conocer los elementos faltantes y existentes de la cadena de suministro de los biocombustibles.
- Generación de biocombustible e impulso de 36 vuelos verdes con las aerolíneas Interjet, Aeroméxico e Iberia.
- Participación en foros de la OACI sobre aviación y cambio climático y en otros grupos especializados.

- Ejecución de proyectos específicos para lograr la viabilidad de la industria en el país, con el apoyo del Fondo ASA-CONACYT.

Su rol estratégico en la capacitación especializada para el sector aeronáutico, con la construcción y puesta en marcha, en 2010, del Centro Internacional de Instrucción de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (CIIASA), así como sus actividades de consultoría a diversos países de América Latina.

Nuevos alcances y el compromiso para alcanzar un México Próspero

Aeropuertos y Servicios Auxiliares, durante estos últimos años, ha invertido en la ampliación y rehabilitación total de las áreas operativas de las terminales aéreas que administra, superándose los signos de la crisis de 2008-2009. Ya en 2013, la industria de la aviación daba muestras de una recuperación del movimiento de pasajeros y operaciones a nivel nacional e internacional con 16 por ciento de crecimiento en pasajeros transportados.

En el marco de la administración 2012-2018, ASA participa en la estrategia para infraestructura del transporte del Plan Nacional de Desarrollo, que contempla modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar la conectividad, bajo criterios estratégicos de eficiencia. Para el sector aeroportuario y, dentro del objeto y atribuciones del Organismo, participa en dar una respuesta de largo plazo a la demanda creciente de servicios aeroportuarios en el Valle de México y en el centro del país; en desarrollar los aeropuertos regionales y mejorar su interconexión a través de la modernización de los aeropuertos de su Red, bajo esquemas que garanticen su operación y conservación eficiente, así como su rentabilidad operativa. Además de, promover la certificación de sus aeropuertos y coadyuvar con la autoridad, en los procesos correspondientes de los aeropuertos desincorporados.

Aunque 2013 fue un año atípico, ASA redobló esfuerzos y asumió el compromiso de la nueva administración, para conjuntamente con el Gobierno del Estado de Chiapas, continuar con la asesoría técnica para concluir la construcción del nuevo Aeropuerto de Palenque, inaugurado en febrero de 2014 y puesto en marcha oficialmente con operaciones comerciales, en marzo de este año.

Actualmente, la Red ASA opera y administra 18 aeropuertos de forma directa y tiene participación social en cinco más, universo en el que, conjuntamente con las 60 estaciones de combustibles en el Sistema Aeroportuario Mexicano, ha sido incluido en el Programa Institucional 2013-2018, planteándose los siguientes objetivos específicos: Desarrollar los aeropuertos de la Red; promover la certificación de aeropuertos y la seguridad operacional; impulsar el desarrollo sustentable de las operaciones aéreas y servicios relacionados; impulsar el desarrollo de instalaciones operativas que soporten adecuadamente los niveles de demanda nacional de combustibles; fortalecer el

crecimiento y la gestión operacional, al incorporar niveles de excelencia en términos de eficiencia y seguridad aeroportuaria; administrar y acrecentar el acervo de conocimientos, a través del intercambio académico, la formación y capacitación de capital humano vinculado al sector en el Centro Internacional de Instrucción Ingeniero Roberto Kobeh González, nombre con el que se distinguió a este Centro en marzo de 2014, en honor a tan destacado mexicano.

En ese marco, las líneas de acción más relevantes para el periodo, son los proyectos gubernamentales, donde están incluidos compromisos presidenciales y proyectos estratégicos. Adicionalmente, destacan los esfuerzos para contribuir con el cuidado del medio ambiente, a través de convenios de colaboración con la iniciativa privada y con gobiernos estatales como Sinaloa, Chiapas, Hidalgo y Morelos, para la producción de biocombustibles de aviación.

- Ver Decreto que crea el Organismo Público Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, publicado en el *Diario Oficial de la Federación*, 12 de junio de 1965.
- Ley de Aviación Civil, publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 12 de mayo de 1995 y la Ley de Aeropuertos, publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 22 de diciembre de 1995.
- Lineamientos Generales para la Apertura a la Inversión en el sistema aeroportuario mexicano, *Diario Oficial de la Federación*, SCT, 9 de febrero de 1998.
- En la administración 2000-2006, en el marco de la Ley de Planeación y del Sistema Nacional de Planeación Democrática que se establece, el Gobierno Federal formuló los instrumentos programáticos necesarios como son el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes y el Programa Institucional de Desarrollo Sustentable de ASA para el periodo.
- Decreto por el que se modifica el similar que creó al Organismo Público Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, publicado en el *Diario Oficial de la Federación*, el 22 de agosto de 2002.
- En la administración 2006-2012, en el marco del Sistema Nacional de Planeación Democrática ya mencionado, el Gobierno Federal, en congruencia con el Proyecto México 2030, determinó se formularan los instrumentos programáticos correspondientes, como son el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Infraestructura, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes y el Programa Institucional de ASA para el periodo 2007-2012.