

**aviasolutions**  
A GE Capital Aviation Services Partner



## Desarrollo de política aeronáutica nacional para México

### Planeación y Desarrollo de Infraestructura en Aeropuertos Presentación sobre la experiencia internacional



- La larga duración de las investigaciones de planificación de la infraestructura principal en el Reino Unido, notablemente de la terminal 5 de Heathrow, impulsó al gobierno del RU a evaluar la manera en la cual estos proyectos se aprobaron.
- La ley de planificación de 2008 anunció la intención de supervisar el sistema anterior y reemplazarlo con un sistema de declaraciones de política nacional (NPS), bajo el cual se considerarían en el futuro proyectos designados de infraestructura principal.

### **Descripción de la política:**

- El nuevo sistema se aplicaría para proyectos de infraestructura importantes a nivel nacional:
  - Aumento de la capacidad de pasajeros de al menos 10 millones de pasajeros por año.
  - Aumento de vuelos de carga de la menos 10.000 por año.
- El sistema se aplicará para:
  - Construir un aeropuerto nuevo.
  - Ampliar el aeropuerto actual.
  - Ampliar los usos autorizados de un aeropuerto (cuando el uso actual está controlado por un límite(s) estatutario(s) en la cantidad de tráfico).
- Las propuestas que reúnan estos criterios serán examinadas por un organismo nacional, la Comisión de Planificación Independiente (IPC), para agilizar el proceso de toma de decisiones en proyectos de infraestructura importante.
- Un elemento clave de esto es el requisito de que los desarrolladores aseguren un amplio asesoramiento con los inversores y el público en general previo a la 'aprobación' del proyecto por parte de la IPC para el análisis.
- La IPC considerará si la aplicación cumple con la política pertinente según se describe en NPS y se recomienda (o rechaza) el proyecto.

- El Plan Nacional de Sistemas de Aeropuerto Integrado (NPIAS) – abarca 3.400 aeropuertos actuales y propuestos de EE.UU., los cuales tienen importancia nacional y son elegibles para concesiones federales del Programa de Mejoras de Aeropuertos (AIP).
- La secretaría de transporte de Estados Unidos considera que la función de los NPIAS es:
  - *‘Evaluar los gastos asociados con el establecimiento de un sistema de aeropuertos adecuado para cumplir con las necesidades de la aeronáutica civil y para apoyar al Departamento de Defensa y al servicio de correos’.*
- El NPIAS se desarrolla y mantiene por la FAA para:
  - Identificar todos los aeropuertos de los Estados Unidos que se consideren componentes importantes de la red de infraestructura de la aviación nacional (>99% del tráfico de pasajeros).
  - Calificar el estado actual del desarrollo, la tecnología y la reparación en cada uno de estos aeropuertos.
  - Evaluar los fondos necesarios para reunir los estándares actuales de cada aeropuerto relacionados con el diseño, la tecnología y la capacidad.

### **Descripción de la política**

- Los detalles específicos de NPIAS se adaptan a los requisitos del sistema de aviación estadounidense. Enfoque actual del tráfico aéreo de soporte en áreas como:
  - Mejoras a las áreas de seguridad de la pista.
  - Desarrollo de las capacidades de la pista de rodaje.
  - Asegurar la calidad de las condiciones de la pista del aeropuerto.
  - Reducir las limitaciones de capacidad de los aeropuertos en áreas metropolitanas.
  - Financiar proyectos para reducir ruidos.
  - Diseñar e implementar Sistemas de Administración de Seguridad (SMS) en los aeropuertos.

- *El plan estratégico de aviación para la región de Sydney* ayudará a:
  - Informar acerca de la planificación y la inversión del gobierno y la industria en infraestructura futura.
  - Facilitar la integración correcta de las operaciones futuras del aeropuerto con la planificación de la utilización de territorio estatal circundante y redes de transporte terrestre.

### **Descripción de la política**

- Cumplir inmediatamente (10 años) con los requisitos de infraestructura aeronáutica para la región de Sydney, la capacidad de infraestructura aeronáutica actual y las conexiones de las redes de transporte terrestre para cumplir con las demandas previstas.
- Cumplir con los requisitos a largo plazo (25+ años) de infraestructura aeronáutica para la región de Sydney y la capacidad de los bienes aeronáuticos actuales que trabajan para la región para cumplir con las demandas del mercado previstas:
  - Capacidad actual del aeropuerto y conexiones entre la infraestructura de aviación actual con otros medios de transporte.
  - Incidencias de las demandas previstas a largo plazo (25 a 50+ años) de los servicios de aviación.
  - Planificación de infraestructura económica futura incluyendo arreglos espaciales en la planificación de la utilización de territorio para generar empleo en la región.
  - Ubicación y naturaleza del crecimiento urbano futuro en la región de Sydney.
- Revisar las estrategias de inversión actuales para los aeropuertos civiles y de defensa de la región, incluyendo una evaluación de su capacidad de espacio para cumplir con los futuros requisitos de aviación de esta región.
- El desarrollo de la política también incluyó la identificación (no de aviación) de estrategias y ubicaciones más amplias para cumplir con las necesidades de infraestructura de aviación de la región de Sydney:
  - Infraestructura de transporte actual y requerida para apoyar la capacidad adicional de aviación Necesidad de otra infraestructura de soporte (energía, comunicaciones gas, agua, etc).
  - Economía, inversión, oportunidades ambientales y desafíos asociados con el uso futuro de territorio.

- **Decisión acerca de la separación de la política de desarrollo del aeropuerto y la implementación:** El gobierno podría situar la DGAC en la política establecida, con un organismo independiente y luego implementar la política.
- **Alcance de la potencial política de planificación del aeropuerto:** Se debe acordar el nivel en el cual se otorgará la aprobación (esto es, a nivel local, estatal o federal).
- **Definición del umbral para tomar decisiones según la magnitud del proyecto:** cada proyecto de aeropuerto tendrá probablemente una magnitud diferente, dependiendo de las circunstancias locales. El umbral para la aplicación de políticas debería revisarse para alinearlo con el objetivo a alcanzar.
- **Plan nacional de aeropuertos:** La estructura del aeropuerto mexicano es tal que el estilo de NPIAS norteamericano probablemente sea inconveniente. Sin embargo, se podría considerar el desarrollo de una evaluación regular del funcionamiento del tráfico nacional (como también se captura en NPIAS) junto con la provisión continua de una previsión de tráfico nacional.
- **Nueva capacidad de aeropuerto:** El potencial desarrollo de un plan estratégico para la ciudad de México que identifique (aviación y otros medios) estrategias a largo plazo podría proporcionar un marco claro para el desarrollo de la capacidad de aviación dentro de la ciudad.