



## ***Grupo Aeroportuario del Centro Norte***

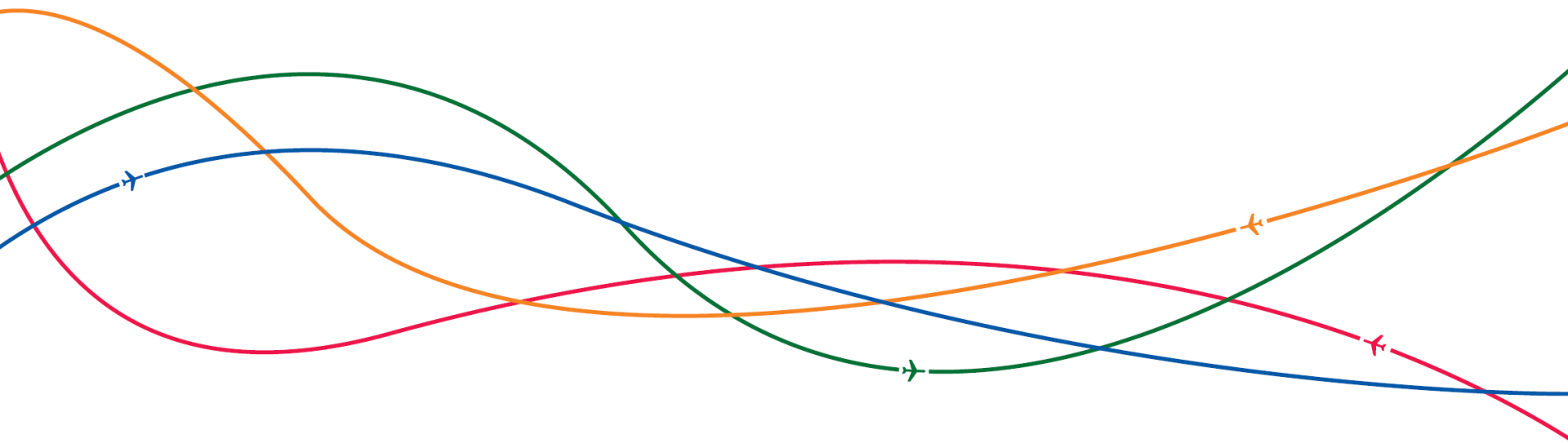
# ***Planeación y Desarrollo de Infraestructura en Aeropuertos: Necesidades y Visión a Largo Plazo***

***Octubre, 2010***

## **Contenido**

1. *Objetivo*
2. *Panorama Actual*
3. *Propuestas*
4. *Conclusiones*

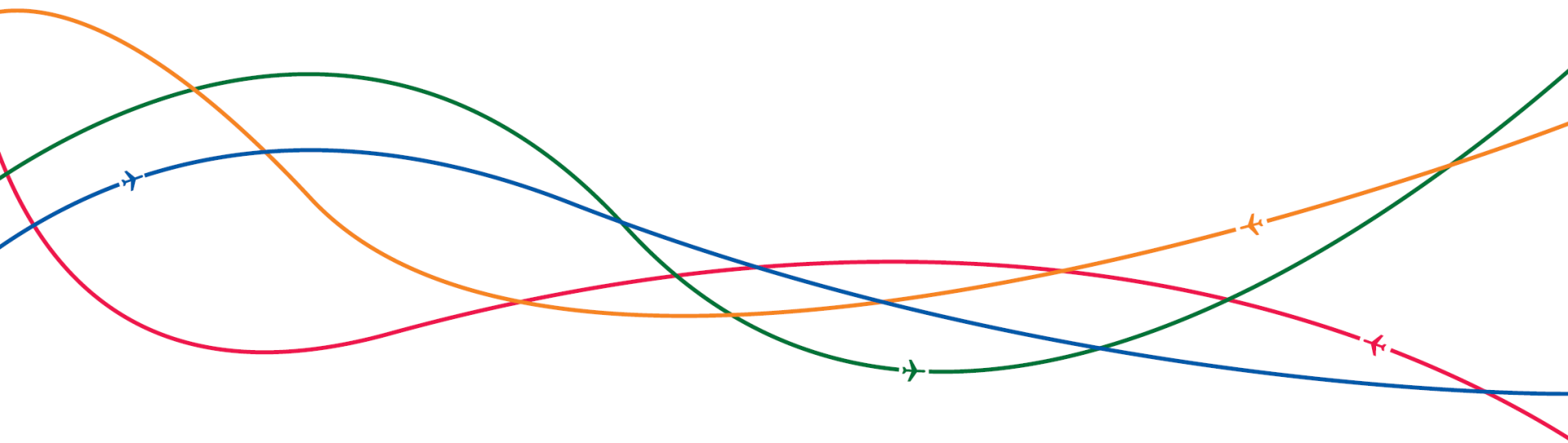
# 1. *Objetivo*



## Objetivo

- La planeación y desarrollo de infraestructura tiene un rol fundamental en el crecimiento de una economía y el progreso de sus habitantes.
- Los aeropuertos son núcleos de actividad y desarrollo económico regional, con impacto relevante en la economía nacional. Por naturaleza, los aeropuertos requieren inversiones de capital substanciales con amortización en el largo plazo
- El objetivo de esta presentación es presentar una breve descripción de las oportunidades de mejora en la planeación para hacer más eficiente la planeación y ejecución de obras de infraestructura por parte de los aeropuertos concesionados a la iniciativa privada en nuestro país.
- Precisiones en el marco jurídico y regulatorio, la falta de elaboración conjunta en la planeación de la industria, los efectos de la ya larga crisis económico-financiera global y las necesidades futuras de desarrollo de los aeropuertos, representan oportunidades de generar propuestas de mejora.

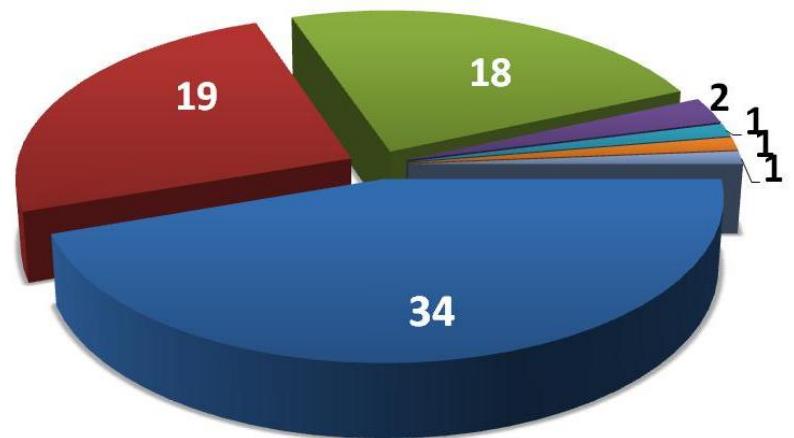
## 2. *Panorama Actual*



## Antecedentes – Aeropuertos Mexicanos

- Sistema aeroportuario mexicano:

- 76 Aeropuertos
  - 15 Nacionales
  - 61 Internacionales



■ Privados ■ Estatales, paraestatales, municipales  
 ■ ASA ■ Particulares ■ AICM ■ Toluca ■ Otros

### # Aeropuertos por Volumen de Tráfico



■ < 300 mil  
 ■ 300 mil a 500 mil  
 ■ 500 mil a 1 millón  
 ■ 1 millón a 3 millón  
 ■ > 3 millón

Fuente: DGAC

Muestra: 54 principales aeropuertos  
 (ASA, Grupos Privados, AICM, Toluca)

Fuente: OMA

## ***Antecedentes – Proceso de Privatización***

- En 1996 se formó el Comité de Reestructuración del Sistema Aeroportuario Mexicano.
- **Propósito del Comité:**
  - Apoyar el desarrollo del proceso de reestructuración y apertura del Sistema Aeroportuario
- **Objetivo:**
  - Promover un proceso de apertura a la inversión equitativo, objetivo, transparente y expedito.
  - Propiciar la participación de inversionistas y operadores de calidad, capacidad y solvencia técnica, operativa, administrativa y financiera.
  - Respetar los derechos de los trabajadores aeroportuarios.
  - Asegurar las mejores condiciones para el Estado en cuanto a precio y oportunidad.

## ***Antecedentes – Marco Regulatorio***

- Cada 5 años, se aprueba un Plan Maestro de Desarrollo con proyectos de inversión detallados y obligatorios por aeropuerto.
- Las inversiones se determinan en función de proyecciones de tráfico y estándares de servicio establecidos por la autoridad. Se proponen a la DGAC, que estudia y determina cuáles se realizan.
- Los ingresos aeronáuticos se regulan bajo un **sistema de Tarifa Máxima**, que se establece **cada 5 años** para cada aeropuerto. No hay compensaciones en escenarios inferiores a lo esperado.
- Los aeropuertos están sujetos al riesgo comercial y no existen garantías de retorno a la inversión.

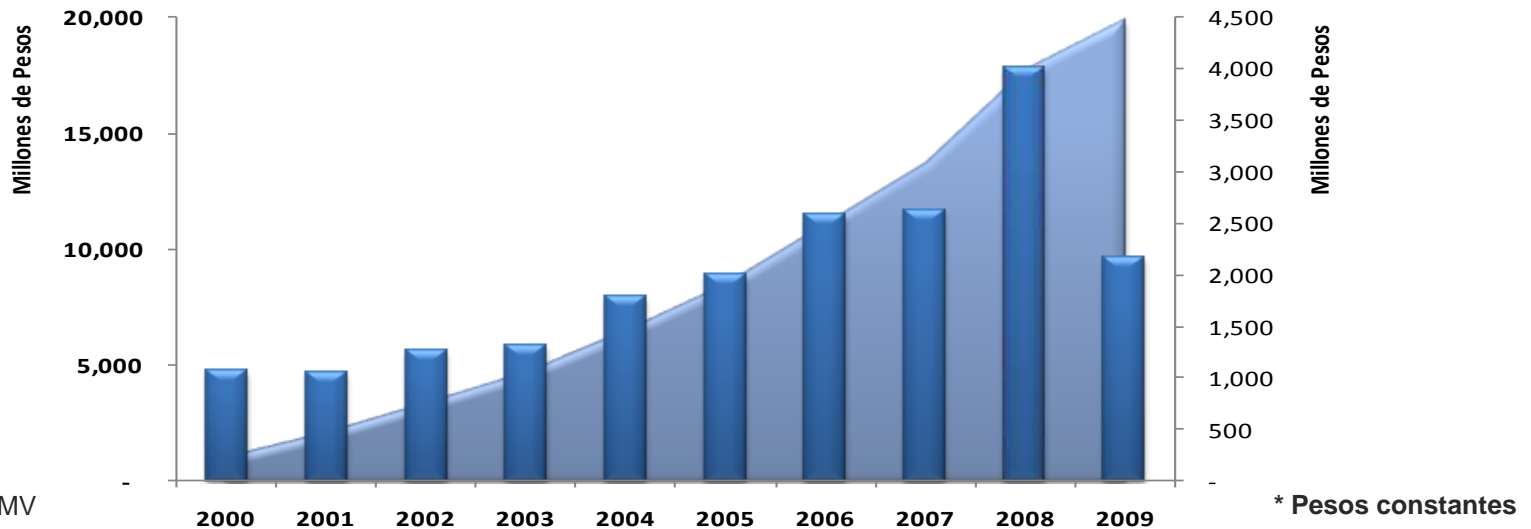


## Antecedentes – Inversiones en Infraestructura

- La privatización y ofertas públicas de los grupos aeroportuarios privados significaron recursos superiores a 21 mil millones de pesos\* al gobierno.

Privatización (1998, 1999, 2000)	Ofertas Públicas (2000, 2005, 2006)
\$ 7,347 millones de pesos	\$ 14,103 millones de pesos

- A partir de la privatización, las inversiones en infraestructura de los grupos aeroportuarios privados suman aproximadamente de 20 mil millones de pesos\*.



Fuente: BMV

## Antecedentes – Inversiones en Infraestructura

- Las inversiones aeroportuarias se orientaron a pistas, capacidad de terminales, remodelación y construcción de edificios terminales, entre las más importantes.
- OMA realizó importantes inversiones en aspectos clave de infraestructura aeroportuaria como: **Edificios Terminales, Equipos de Pista, Seguridad, CREI**



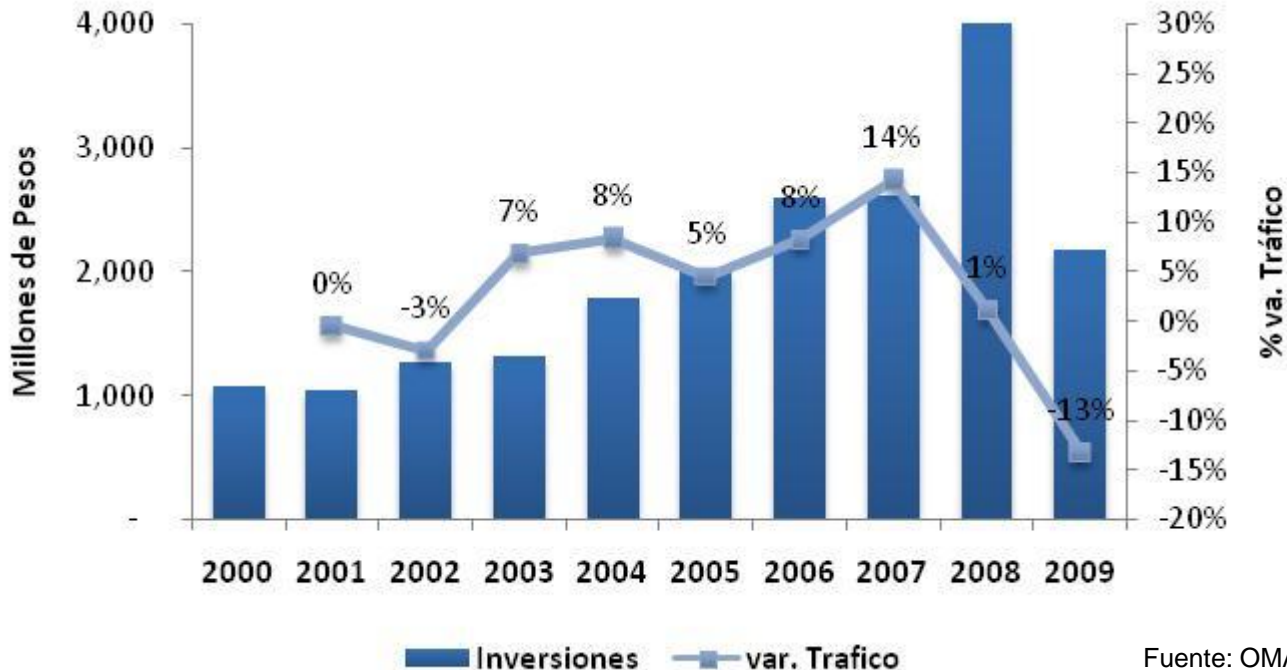
# Situación Actual

- Industria pro cíclica, altamente sensible al entorno macro.



## Situación Actual

- Gran dificultad para planear, inclusive en el corto plazo, infraestructura de largo plazo.
- Poca flexibilidad para ajustar PMD a cambios significativos en el entorno.



## ***Necesidades de Infraestructura: Visión de Largo Plazo***

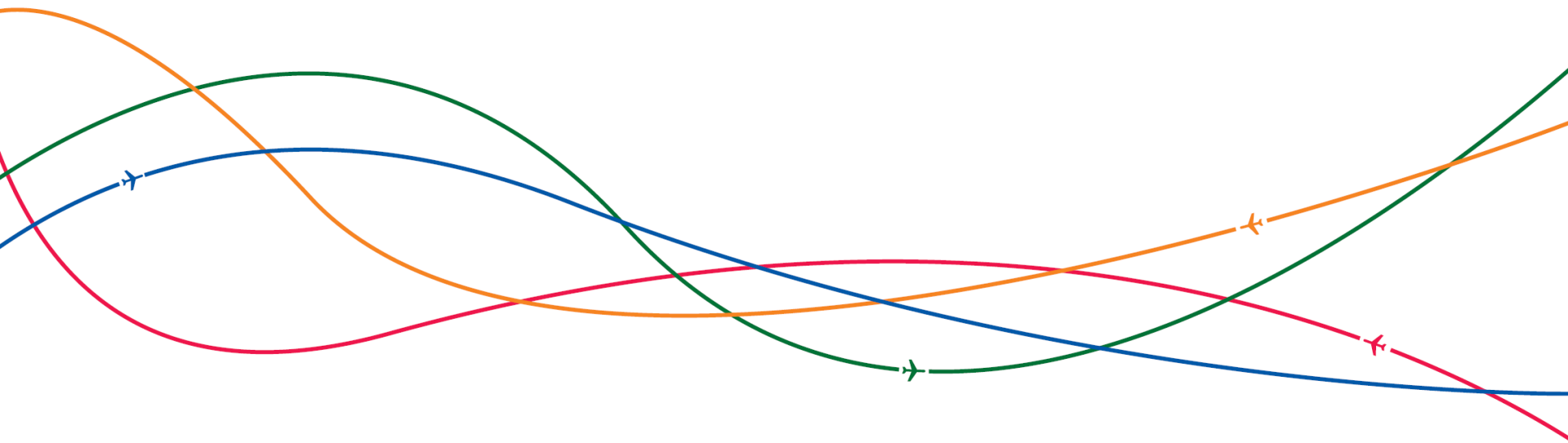
- Por su naturaleza, la industria aeroportuaria requiere de un constante y profundo esquema de planeación a largo plazo.
- Inversión en terminales, plataformas, reservas territoriales y otras infraestructuras para mantener los estándares de calidad y seguridad.



<b>Compromisos de Inversión (millones de pesos)</b>		
<b>Grupo</b>	<b>Periodo</b>	<b>Monto</b>
GAP	2010-2014	3,103
ASUR	2009-2013	4,688
OMA	2011-2015	En negociación
<b>Total</b>		<b>7,791 *</b>

- Factores de influencia alteran la industria: **normatividad, globalización, fenómenos meteorológicos, nuevas tecnologías, sustentabilidad, crecimiento regional, seguridad.**

### 3. *Propuestas*





## *Propuestas de Mejora*

### **Falta de planeación coordinada.**

- Implementar esquema de Planeación Estratégica con horizonte mínimo a 10 años con la colaboración de todos los representantes de la industria.
- Crear grupo de consulta con representantes de la industria para analizar tendencias y atender cambios bruscos en el entorno
- Definir objetivos concretos de largo plazo de acuerdo a las necesidades y prioridades de los involucrados en términos de :
  - + Tráfico
  - + Infraestructura
  - + Estándares de servicio
  - + Estándares de seguridad
  - + Nivel de capacitación
  - + Evolución de Flotillas de aviones
  - + Avances tecnológicos
- Mejorar el proceso de participación de involucrados y comunicación de PMD finales

## *Propuestas de Mejora*

<p><b>Oportunidad en el desarrollo y acumulación de conocimiento técnico aeroportuario</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Desarrollar en conjunto con instituciones académicas mecanismos de mercado independientes y autosustentables para:<ul style="list-style-type: none"><li>- Desarrollar los cuadros de expertos en operaciones y planeación aeroportuaria</li><li>- Instalación de laboratorios</li><li>- Desarrollo de estudios y tecnología</li><li>- Prácticas profesionales</li><li>- Venta de asistencia técnica en México y en el extranjero</li></ul></li> <li>- Destinar por parte de los grupos aeroportuarios recursos a pago de estudios y establecimiento de cátedras y programas, bajo esquemas claros de resultados</li></ul>
--	---



## *Propuestas de Mejora*

**El modelo de regulación tarifaria desincentiva la inversión al diferir la recuperación de la inversión.**

- **Modificar el cálculo de Tarifa Máxima para que su impacto se refleje en los 5 años de ejecución del PMD, ya que al adecuarla la tarifa a horizontes prolongados no refleja la situación actual. Esto permitiría inclusive ajustes a la baja en caso de incrementos de tráfico. Otros países lo hacen de esta manera. El riesgo es que la volatilidad en los cambios se incremente.**
- **La rigidez de los PMD impide ajustar programas de inversiones ante eventos del mercado: por un lado no permite el reconocimiento de inversiones extraordinarias (seguridad, incremento tráfico, normatividad, nuevas tecnologías), y por otro no permite diferir inversiones. La regulación debe agregar flexibilidad para revisar un PMD durante el quinquenio**

## *Propuestas de Mejora*

<p><b>El modelo de regulación tarifaria impide apoyar tarifariamente aeropuertos deficitarios</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- En aeropuertos donde el tráfico es bajo y la necesidad de infraestructura elevada, permitir intercambiar incrementos en la Tarifa Máxima con aeropuertos de mayor volumen de tráfico dentro de un mismo Grupo Aeroportuario</li><li>- De esta manera su puede promover y hacer más competitivos aeropuertos pequeños</li></ul>
---	--

## ***Propuestas de Mejora***

**Los municipios en donde operan los aeropuertos desconocen o no aplican la regulación sobre desarrollo y aspecto ambiental en las proximidades de los aeropuertos.**

- Implementar, en cada Municipio donde exista un aeropuerto , en colaboración entre municipios, estado, aeropuertos y DGAC, un Plan de Desarrollo Regional aprobado que permita el cumplimiento de las restricciones aeronáuticas.
- Diseñar normas de aplicación general y obligatoria para todos los órdenes de gobierno que permitan la protección de las zonas adyacente. No solo son construcciones, hay temas ambientales como el ruido
- Promover un crecimiento en armonía, sustentable y compatible con la actividad aeronáutica.
- Realizar en todos los aeropuertos estudios de superficies limitadoras de obstáculos y respetar la normatividad.

## ***Propuestas de Mejora***

**Imprecisión la política y mecanismos para la adquisición y reconocimiento dentro de los PMD, de reservas territoriales para la expansión de los aeropuertos**

- Precisar en la legislación correspondiente las posibilidades de adquisición de tierras por parte del Estado o del Aeropuerto, así como el detalle de los procesos de adquisición
- Identificar y coordinar con la autoridad los plazos previos y anticipados para la adquisición de reservas.
- En caso de hacerlo el aeropuerto, compensar las adquisiciones dentro del Plan Maestro de Desarrollo.

## ***Propuestas de Mejora***

<b>Indefinición para la inversión en infraestructura de suministro de combustible.</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Cambios normativos al reglamento de la Ley de Aeropuertos para dar mayor certidumbre a los involucrados</li><li>- En concordancia, establecer criterios que permitan identificar qué tipo de infraestructura se deberá aportar por parte de los aeropuertos.</li><li>- Reconocer en el PMD las inversiones extraordinarias realizadas en infraestructura de combustibles.</li></ul>
--	---

## *Propuestas de Mejora*

<p><b>Indefinición en el alcance de instalaciones para autoridades.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Alinear los marcos legales de las distintas dependencias con la Ley de Aeropuertos para que no existan ambigüedades e indefiniciones en el marco de la ley.</li><li>- Adaptar los requerimientos de autoridades al diseño actual de las terminales aéreas.</li><li>- Ajustar los requerimientos con un enfoque a la satisfacción del pasajero.</li><li>- Alinear los requerimientos con los planes de crecimiento de infraestructura aeroportuaria y sugerir requerimientos bajo previo conocimiento del PMD del Aeropuerto.</li><li>- Reconocimiento de inversiones extraordinarias.</li><li>- Dirigir las solicitudes de infraestructura a la DGAC, antes que a los aeropuertos.</li></ul>
---	--

## ***Propuestas de Mejora***

<p><b>Baja velocidad de respuesta en autorizaciones para ejecución de obras y aprobación de inversiones.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Incrementar el personal técnico.</li><li>- Definir criterios de documentación requerida en un proceso de autorización o aprobación.</li><li>- Reducir plazo de respuesta de 60 días hábiles a 45 días calendario y la aplicación de afirmativa ficta, ya que el ejecutor de cualquier manera tiene bajo su responsabilidad la aplicación de la normatividad</li><li>- Definir el tipo de obras que requieren una autorización.</li></ul>
--	--

## ***Propuestas de Mejora***

<b>Falta de atención en espacios y servicios para Aviación General, helicópteros y Carga</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Considerar a la Aviación General y a la Carga como parte de los Planes Maestros de Desarrollo.</li><li>- Considerar la implementación de tarifas para estos servicios.</li><li>- Promover las inversiones oportunas para estos sectores y aprovechar su crecimiento y desarrollo.</li></ul>
--	---



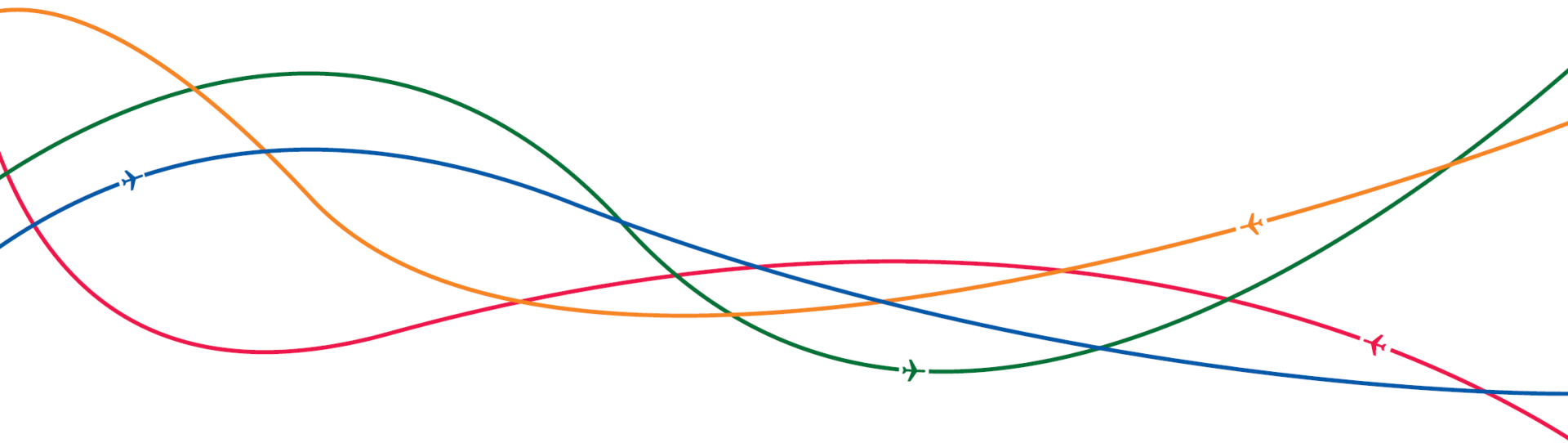
## *Propuestas de Mejora*

<b>Tráfico internacional se encuentra concentrado en Distrito Federal</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Permitir más rutas al extranjero desde otros aeropuertos.</li><li>- Desarrollar centros de conexión (HUBs) regionales.</li></ul>
---	--

## *Propuestas de Mejora*

<p><b>Ausencia de rol central del pasajero en la planeación.</b></p>	<p><b>- Considerar la experiencia del pasajero en los aeropuertos como una de las directrices que definan la planeación de la nueva infraestructura y procedimientos aeroportuarios.</b></p>
--	--

## 4. Conclusiones



## ***Conclusiones***

- Es necesario trabajar en equipo para enfrentar los retos a lo cuales nos enfrenta el entorno actual. Somos los primeros interesados en mirar hacia el futuro con una industria sana y con la inversiones
- El esquema regulatorio debe facilitar la ejecución eficiente de inversiones y disponer de los mecanismos de ajuste adecuados que permitan flexibilidad y rápida atención a crisis
- Mejoras en el marco jurídico ayudarían a que las necesidades de infraestructura aeroportuaria no solo se proyecten, sino que se ejecuten alineadas con políticas públicas
- Las inversiones en infraestructura deben planearse en función del crecimiento sostenible regional de cada aeropuerto, garantizando la operación bajo los más altos estándares de calidad, eficiencia y seguridad y ubicando inversiones en la manera más eficiente posible con la información disponible



**Gracias**



*Servicios Aeroportuarios del Centro Norte S.A. de C.V.  
Aeropuerto Internacional de Monterrey. Zona de Carga  
Carretera Miguel Alemán km. 24  
Apodaca. NL, México. 66600  
tel. (+5281) 8625.4300  
fax. (+5281) 8625.4392  
info@oma.aero*

**www.oma.aero**