



Grupo Aeroportuario del Centro Norte

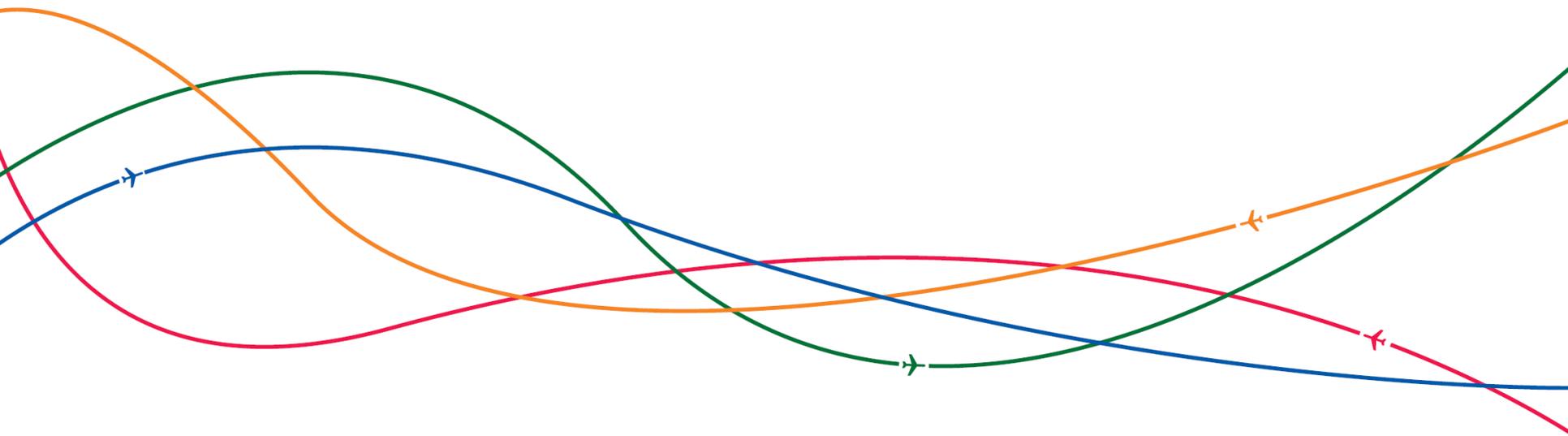
Planeación y Desarrollo de Infraestructura en Aeropuertos: Necesidades y Visión a Largo Plazo

Octubre, 2010

Contenido

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

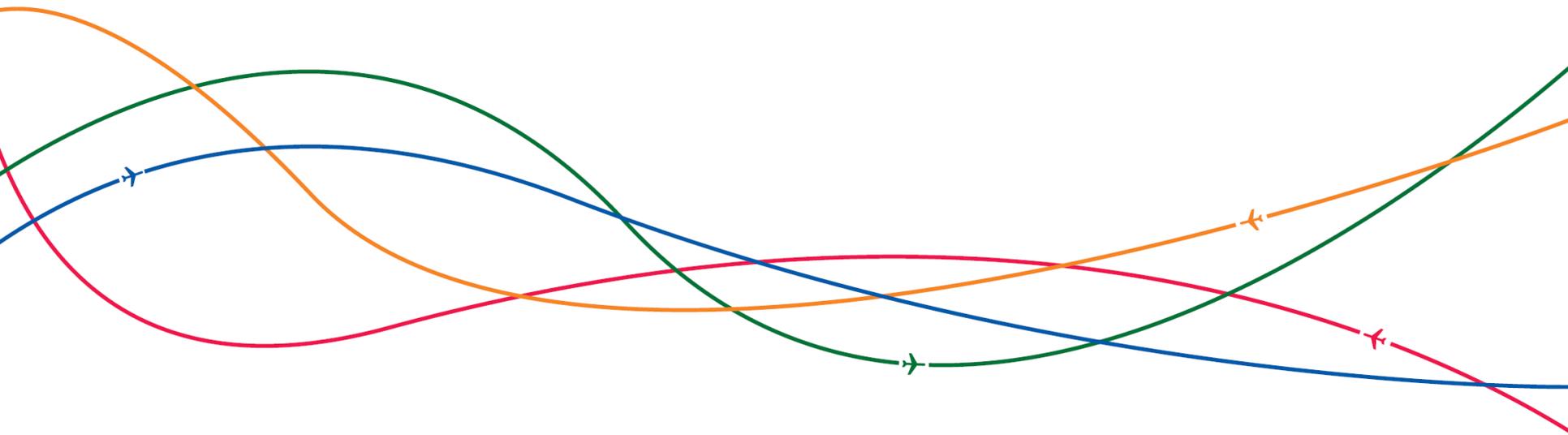
1. *Objetivo*



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.

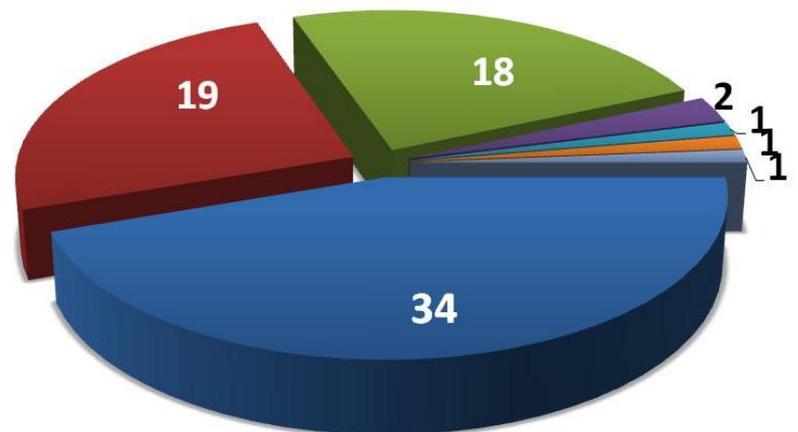
2. *Panorama Actual*



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

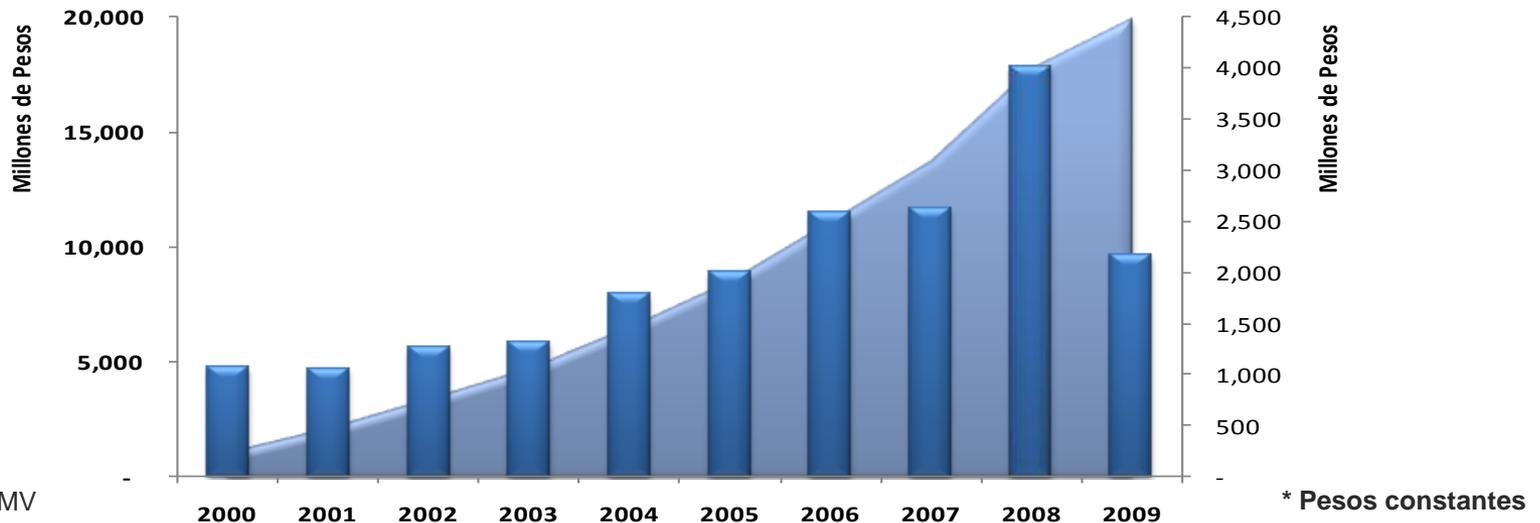
- Cada 5 años, se aprueba un Plan Maestro de Desarrollo con proyectos de inversión detallados y obligatorios por aeropuerto.
- Las inversiones se determinan en función de proyecciones de tráfico y estándares de servicio establecidos por la autoridad. Se proponen a la DGAC, que estudia y determina cuáles 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**



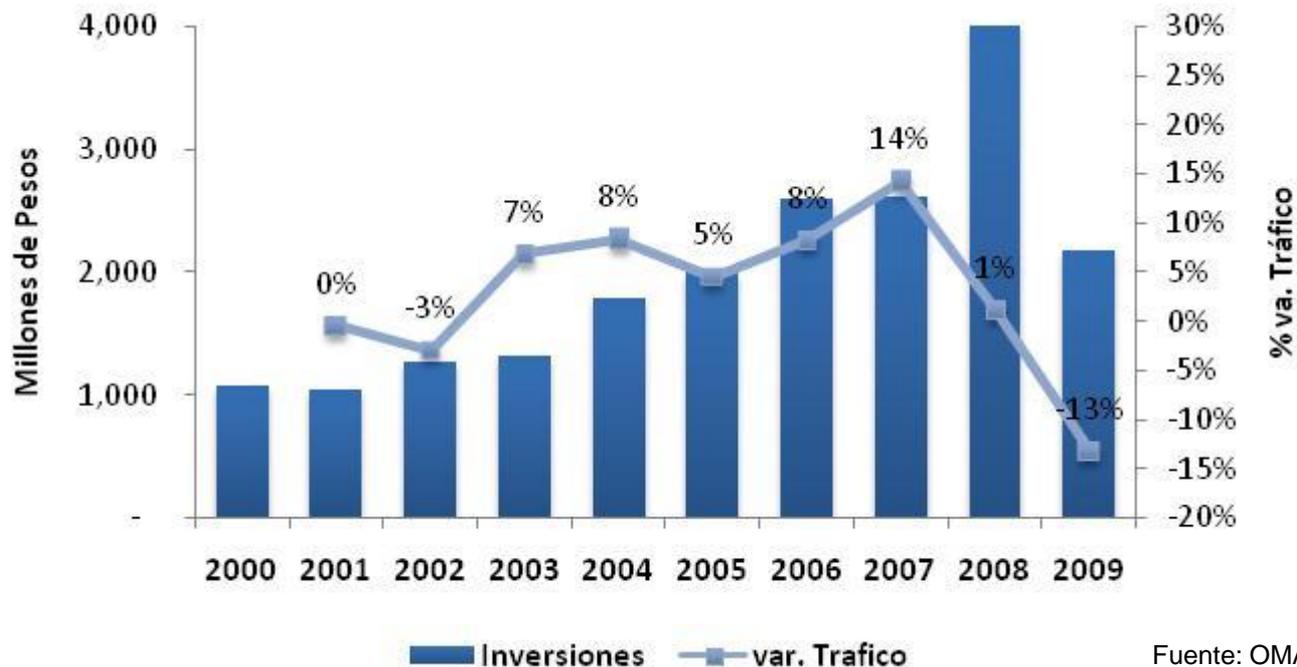
Situación Actual

- 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

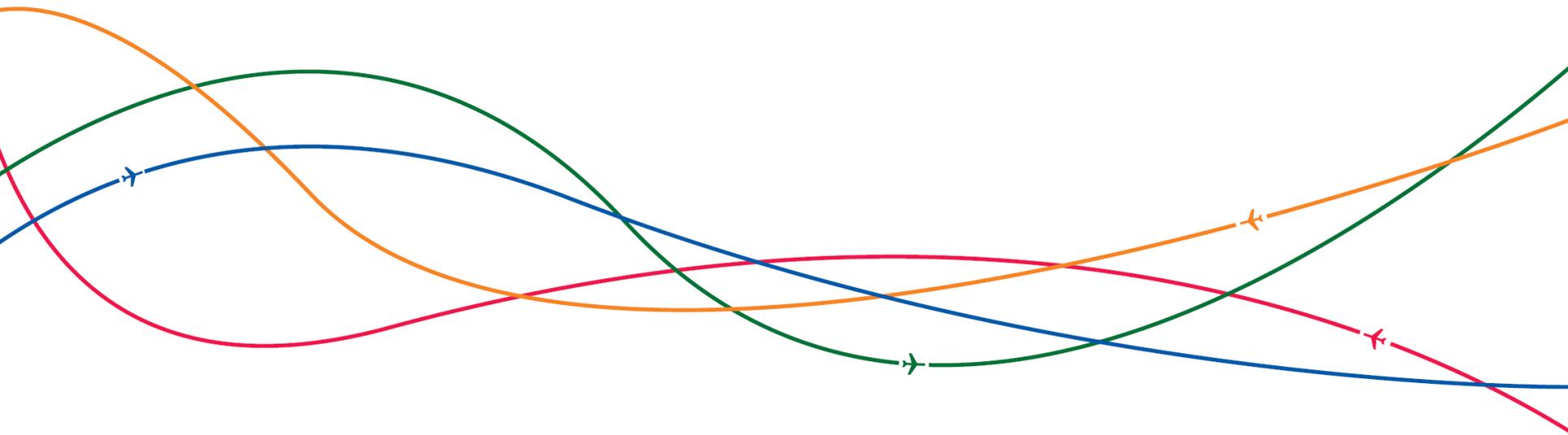
- Por su naturaleza, la industria aeroportuaria requiere de un constante y profundo esquema de planeación a largo plazo.
- Inversión en terminales, plataformas, reservas territoriales y otras infraestructuras para mantener los estándares de calidad y seguridad.



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

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

3. *Propuestas*



Propuestas de Mejora

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

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>El modelo de regulación tarifaria impide apoyar tarifariamente aeropuertos deficitarios</p>	<ul style="list-style-type: none">- 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- De esta manera se puede promover y hacer más competitivos aeropuertos pequeños
---	--

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

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

Propuestas de Mejora

<p>Indefinición en el alcance de instalaciones para autoridades.</p>	<ul style="list-style-type: none">- 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.- Adaptar los requerimientos de autoridades al diseño actual de las terminales aéreas.- Ajustar los requerimientos con un enfoque a la satisfacción del pasajero.- Alinear los requerimientos con los planes de crecimiento de infraestructura aeroportuaria y sugerir requerimientos bajo previo conocimiento del PMD del Aeropuerto.- Reconocimiento de inversiones extraordinarias.- Dirigir las solicitudes de infraestructura a la DGAC, antes que a los aeropuertos.
---	--

Propuestas de Mejora

<p>Baja velocidad de respuesta en autorizaciones para ejecución de obras y aprobación de inversiones.</p>	<ul style="list-style-type: none">- Incrementar el personal técnico.- Definir criterios de documentación requerida en un proceso de autorización o aprobación.- 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- Definir el tipo de obras que requieren una autorización.
--	--

Propuestas de Mejora

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

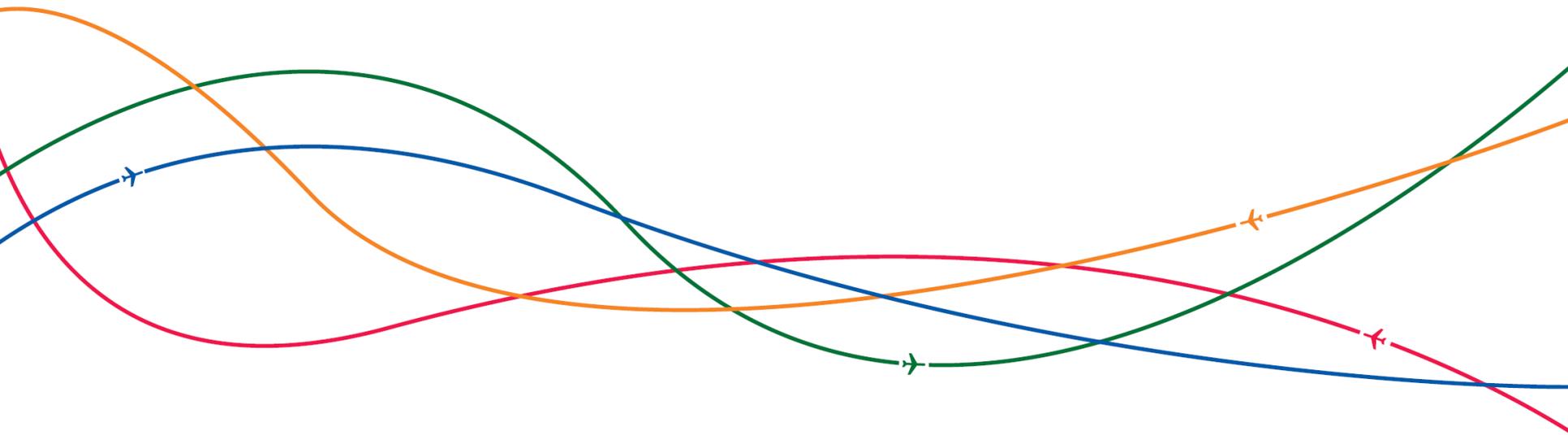
Propuestas de Mejora

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

Propuestas de Mejora

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