

CÁMARA NACIONAL DE AEROTRANSPORTES CANAERO



POLÍTICA AERONÁUTICA 2010



CONSTRUCCIÓN DE UN NUEVO AEROPUERTO PARA LA ZMVM

Expositor:

- Lic. Gabriel Ortega Alcocer.
- Cámara Nacional de Aerotransportes (CANAERO)
- Paseo de la Reforma No. 403, Piso 7
- Colonia Cuauhtémoc.
- C.P. 06500 México, D.F.
- Teléfono: 52863515 52864000 52864005
- Correo Electrónico: canaero@canaero.org.mx



OBJETIVO

- Llevar a cabo lo necesario para continuar los trabajos que permitan que el centro del país cuente con un aeropuerto cuya vida útil pueda sobrepasar los 50 años (sujeto a los altibajos que el sector pueda sufrir) con 3 pistas paralelas con operación simultánea capaces de atender a más de 100 millones de pasajeros y más de un millón de operaciones.



DIÁGNÓSTICO, CARENCIA O PROBLEMA

- Derivado de las características de macrocefalia de nuestro país al concentrar en la Ciudad de México los poderes de la nación y los poderes socioeconómicos y de consumo, el Aeropuerto de la Ciudad de México (AICM) se ha convertido en el eje central del desarrollo del transporte aéreo nacional.
- En los últimos 20 años el AICM ha venido operando en niveles cercanos a la saturación y en algunos horarios ha excedido el número de operaciones posibles generando demoras y riesgos en las operaciones aéreas normales de esta Terminal aérea, lo que hace evidente la urgente necesidad de contar con un nuevo aeropuerto que permita la posibilidad de desarrollar de manera eficiente y segura la aviación en México.



DIÁGNÓSTICO, CARENCIA O PROBLEMA

- Solo como antecedente me permito señalar que en 1994 el AICM estaba cercano a la saturación, pero esta no se dio por el traslado de la aviación general al aeropuerto de Toluca (Decreto de diciembre de 1994).
- En 2001, los acontecimientos del 11 de septiembre dieron un nuevo respiro al AICM por la baja de operaciones.
- En 2008 se presentó la saturación en 13 horarios.



DIÁGNÓSTICO, CARENCIA O PROBLEMA

- Con el inicio de las operaciones de la Terminal 2 se diluyó esta problemática, ya que se publicó en el DOF en noviembre de ese mismo año que solo había saturación en solo dos horarios (de 9.00 a 9.59 hrs. y 21.00 a 21.59 hrs.), ya que la capacidad se aumentó de 54 a 61 operaciones.
- Actualmente la suspensión de operaciones de Mexicana de aviación aunada a la salida de Aviaca y otras líneas de bajo costo que dejaron de operar por diferentes razones, nuevamente han dado un respiro en el número de operaciones atendidas, no obstante la tendencia histórica es llegar a la saturación.



DIÁGNÓSTICO, CARENCIA O PROBLEMA

- Alguien preguntará para que queremos un nuevo aeropuerto para la ZMVM si ahora sobran “slots” y hay baja de operaciones y no hay un ningún riesgo a corto o mediano plazo para llegar a la saturación, en este contexto yo preguntaría porque los grupos aeroportuarios están adquiriendo terrenos para futuras segundas pistas en los aeropuertos de Monterrey y Guadalajara.
- Ciertamente, esta saturación no se dará a corto plazo y entre éste y el mediano plazo debemos construir y planear no solo un aeropuerto sino un País y si en el caso del aeropuerto no tenemos urgencia de hacerlo, hagámoslo con el tiempo necesario para que cuando llegue la necesidad, estemos preparados y no hagamos las cosas con precipitación.



DIÁGNÓSTICO, CARENCIA O PROBLEMA

- El AICM con mas de 50 años de operación continua es un aeropuerto que en un futuro difícilmente cubrirá las necesidades de la demanda de servicios aéreos ya que está llegando a su limite, constantemente está en reparación, se hacen parches frecuentemente y ha tenido diversas ampliaciones en sus áreas de atención a pasajeros como son: La Terminal internacional, el modulo 11 y la Terminal 2, siempre está en constante cambio y mantenimiento.
- Como ejemplo, hoy tenemos la separación de flujos de pasajeros internacionales solicitada desde hace tiempo por OACI y TSA, hoy en un proyecto en pruebas con un pasillo de 2.2 metros de ancho desde las posiciones mixtas hasta el área de Migración con graves riesgos de seguridad.



DIAGNÓSTICO, CARENCIA O PROBLEMA

- Revisión de pasajeros internacionales de llegada a México por que la SHCP quiere revisarlos en el punto de entrada, no importando si tienen conexión con otros vuelos a aeropuertos con aduana. El problema es la falta de infraestructura porque el aeropuerto no está preparado para llevar a cabo esta actividad, lo que ocasiona molestias a los pasajeros, perdida de conexiones, ampliación de tiempos de conexión, perdidas para las aerolíneas, pérdidas de imagen de servicio y por supuesto dejar de ser un “hub” propicio para conexiones aéreas.



DIÁGNÓSTICO, CARENCIA O PROBLEMA

- Es necesario señalar que un gran porcentaje de las operaciones aéreas que se llevan a cabo diariamente en nuestro país salen y llegan al AICM y si bien con la construcción de la Terminal 2 mejoró su eficiencia al contar con más posiciones de contacto, está muy lejos de llegar a cubrir las necesidades futuras que el desarrollo de la industria de la aviación requiere por que su infraestructura está limitada y no hay para donde crecer de una forma que pueda ser eficiente, productiva y económica y segura en beneficio de los usuarios, operadores y de la propia administración.



DIÁGNÓSTICO, CARENCIA O PROBLEMA

- El AICM es un centro de conexiones porque a este llegan la gran mayoría de vuelos internacionales y nacionales, ya que por su gran volumen de demanda de viajes es fuente importante de ingresos para las líneas aéreas y este importante mercado hace que las empresas busquen esta operación para incrementar sus factores de ocupación.



DIÁGNÓSTICO, CARENCIA O PROBLEMA

- Es importante señalar que en el AICM el control de flujo de operaciones implementado por SENEAM, para un mejor aprovechamiento del espacio aéreo impacta las actividades de otros aeropuertos y no permite la salida de vuelos originados en otros aeropuertos en función de la saturación del propio AICM y no podemos aceptar que las limitaciones de este aeropuerto detenga el desarrollo de la aviación del País.



PROPUESTA ESPECIFICA DE SOLUCIÓN

- Reactivar los trabajos llevados a cabo por el Grupo de Expertos liderados por ASA que incluyó la opinión especialistas universitarios, colegio de pilotos, colegio de ingenieros en aeronáutica, líneas aéreas, SENEAM, ambientalistas, investigadores sociales, CONAGUA, expertos en geotecnia y analistas financieros para la construcción del Nuevo Aeropuerto de la ZMVM, señalando en La Política Aeronáutica las etapas del desarrollo de este complejo aeroportuario bajo criterios de demanda de operaciones y atendiendo al número de pasajeros a servir y toneladas de carga a transportar.



CONCLUSIONES

- La planeación debe ser a largo plazo. Una Política Aeronáutica igual que un aeropuerto no debe servir únicamente para diez años, debemos dejar las visiones sexenales y ampliar ésta visión a cuando menos 50 años y en el camino si se requiere, hacer los ajustes necesarios.
- Actuando sin prisas las cosas se hacen mejor y la óptica de la solución de los problemas se aclara.



CONCLUSIONES

- El contar con un nuevo Aeropuerto en la ZMVM abrirá la posibilidad de un crecimiento acelerado del sector aeronáutico de nuestro país propiciando a su vez el desarrollo de toda la red aeroportuaria sin limitaciones de operaciones y espacios lo que deberá generar la tan necesaria derrama económica y de empleos que tanto necesita el país, aprovechando toda la inversión hecha en tiempo y dinero para definir el lugar donde debe ubicarse el nuevo aeropuerto.



CONCLUSIONES

- El establecimiento de una Política Aeronáutica Nacional que propicie un sano desarrollo de la aviación civil en México se ve fuertemente influenciada por la necesidad de contar con un aeropuerto en la Ciudad de México que soporte un crecimiento prolongado, rápido y seguro del sector aeronáutico, ya que aún cuando se hagan los ajustes correspondientes en legislación, seguridad, desarrollo económico, desarrollo sustentable y desarrollo tecnológico si no se cuenta con la infraestructura suficiente para soportar el desarrollo de la operación, cualquier esfuerzo e inversión será en vano.