

# PLANEACIÓN DE AEROPUERTOS Y DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA

# Objetivo

Debido a que el Aeropuerto Internacional de S.L.P. responde a un servicio público de conformidad con el art. 28 constitucional y las Leyes de Vías Generales de Comunicación y de Aeropuertos, debe de satisfacer las necesidades de interés público de la comunidad en la cual se asienta, más aún cuando corresponde a una actividad monopólica de esa zona, por lo que se deben reconocer los derechos de la comunidad al desarrollo así como las legítimas aspiraciones de la colectividad y municipios.

Consecuentemente para ello se debe reconocer:

- El derecho de los gobiernos estatales y municipales, de participar activamente en la planeación, desarrollo y operación de la infraestructura aeroportuaria ubicada dentro de sus respectivas jurisdicciones.
- El fortalecer las herramientas de coordinación y cooperación entre los tres niveles de gobierno, mismas que están contempladas en la Ley de Aeropuertos, sin embargo su reglamentación es muy pobre o francamente nula.

# Planeación del Desarrollo Económico

- La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, reconoce la soberanía de los Estados que integran la Federación (art. 40)
- Menciona expresamente los estados que integran la Federación (art. 43) y en el artículo 26, señala que la Ley (de planeación) determinará los órganos responsables del proceso de planeación y las bases para que el Ejecutivo Federal “coordine mediante convenios con los gobiernos de las entidades federativas e induzca y concierte con los particulares las acciones a realizar para su elaboración (del Plan Nacional de Desarrollo) y ejecución”, buscando una planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, permanencia y equidad.

# Atribuciones del Gobierno de San Luis Potosí, en materia de planeación

- El artículo 14 de la Constitución Estatal, establece que con la participación democrática de la sociedad, compete al Gobierno del Estado la formulación de “los planes y programas de desarrollo del Estado para la consecución de una existencia digna y justa de sus habitantes”.
- El artículo 80 señala que corresponde al Gobernador presentar el Plan Estatal de Desarrollo a la aprobación del Congreso estatal (art. 57 f. XVIII)

# La Ley de Aeropuertos

- El artículo 6, prevé que corresponde a la SCT: “planear, formular y establecer las políticas y programas para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional, de acuerdo a las necesidades del país, así como propiciar la adecuada operación de la aviación civil”. Este artículo se separa de lo previsto en el apartado “A” del Artículo 26 Constitucional en lo concerniente a la coordinación con los gobiernos de los Estados.

En relación a la participación que los Estados pudieran tener, la Ley de Aeropuertos:

- Se concreta a señalar la obligación de los concesionarios o permisionarios de aeródromos de cumplir con las disposiciones federales, estatales y municipales en materia de desarrollo urbano y protección ambiental.

# La Ley de Aeropuertos ...

- Por último, por virtud del artículo 44 de la Ley de Aeropuertos, los representantes del Gobierno Estatal y Municipal, así como de las cámaras de comercio, turismo e industria de la región participarán en la Comisión Consultiva, que deberá constituir el concesionario. Dicha comisión “coadyuvará en la promoción del aeropuerto y podrá emitir recomendaciones en relación con aquellos aspectos que afecten la actividad urbana y turística de la localidad geográfica de que se trate; así como el equilibrio ecológico de la zona, para lo cual el Administrador del Aeropuerto deberá informar a la Comisión sobre el Programa Maestro de Desarrollo y sus modificaciones, así como los principales proyectos de inversión para la expansión y modernización del aeropuerto”. Lo anterior, en atención al interés general de la comunidad donde se ubica el aeropuerto, en coordinación con el interés del país.

# Diagnóstico

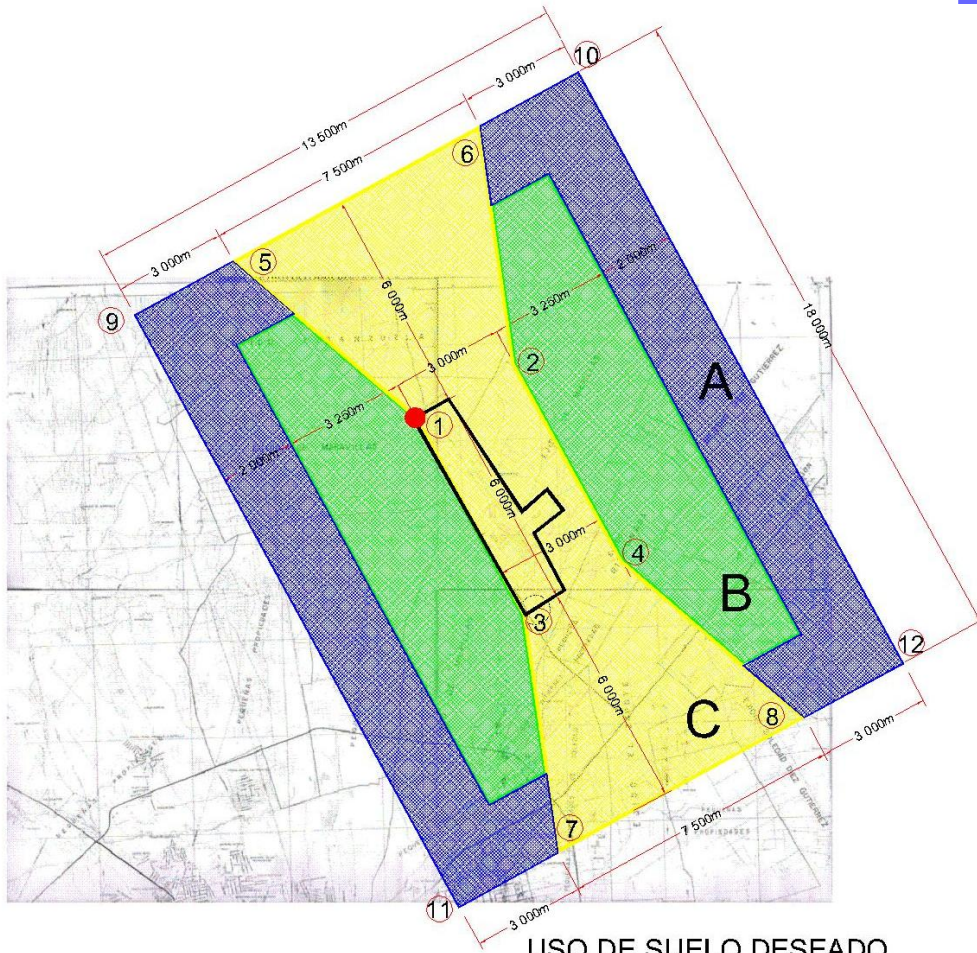
- La Ley de Aeropuertos y su reglamento, no reflejan la importancia que debe darse a la participación estatal y municipal en la planeación, desarrollo y operación de los aeropuertos, los cuales deben de responder a los principios y a las necesidades comunitarias del servicio público concesionado, así como a los compromisos del país asumidos dentro de los diversos convenios y acuerdos internacionales, buscando además competitividad en el mercado global.
- Es necesario que se amplíen las atribuciones de la Comisión Consultiva, en lo relativo al desarrollo del Aeropuerto ubicado en la jurisdicción territorial respectiva, para que sea parte de un verdadero impulso al establecimiento de plataformas logísticas sustentables y la generación de empleos especializados y bien remunerados, para satisfacer las necesidades comunitarias de la población local, permitiendo con ello “una mejor distribución de la riqueza”

# El Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí

- El Aeropuerto se construyó en 198 x?
- Se declaró internacional por Decreto publicado en 198 x?
- Actualmente cuenta con áreas de pasajeros, comercial y privada, y con un área de carga internacional con aduana y recinto fiscalizado.
- Su ubicación favorece el desarrollo de un corredor intermodal y de servicios logísticos independientemente al incremento en las áreas de pasajeros que ello conlleva.
- Se cuenta con superficies que pueden ser destinadas a su ampliación para convertirlo en un centro de consolidación y distribución (hub) de carga internacional, que compita con otros similares extranjeros.
- El Gobierno Estatal incorporaría el desarrollo de este hub, en su Plan Estatal y el municipio establecería usos de suelo compatibles para desarrollar toda clase de negocios vinculados con la carga aérea el incremento en tráfico de pasajeros
- Se debe considerar la necesidad de que los Gobiernos Estatales y Municipales, requieren planear, a mediano y largo plazo, el uso de los terrenos disponibles cercanos a los grandes centros urbanos e industriales, evitando afectaciones futuras y dobles inversiones.




# Uso de suelo en el área directa de influencia del AISLP al consolidarse como HUB



USO DE SUELO DESEADO

**Simbología**

 Terreno Actual del Aeropuerto
  Punto de inicio de trazo

**ZONAS A / B / C restringir**

- Basureros e incineradores
- Industrias que generan humo
- Granjas avícolas o porcinas

**ZONAS B / C restricciones adicionales**

- Hospitales
- Escuelas
- Auditorios

**Recomendable:**

- ✓ Uso Agrícola
- ✓ Uso Industrial
- ✓ Uso comercial
- ✓ Uso deportivo
- ✓ Servicios Públicos

**ZONAS C restricciones adicionales**

- Instalación de centrales eléctricas
- Líneas de alta tensión

COORDENADAS POR PUNTO

① 22°16'35.18"N 100°57'10.10"W	⑦ 22°10'53.26"N 100°53'41.46"W
② 22°17'24.63"N 100°55'37.88"W	⑧ 22°12'30.24"N 100°54'12.25"W
③ 22°14'22"N 100°55'43.28"W	⑨ 22°18'06.43"N 100°01'36.56"W
④ 22°15'10"N 100°54'12.25"W	⑩ 22°21'46.62"N 100°56'42.78"W
⑤ 22°18'51.60"N 101°00'07.77"W	⑪ 22°09'39.68"N 100°55'57.93"W
⑥ 22°20'47.98"N 100°56'16.63"W	⑫ 22°13'31.65"N 100°49'15.90"W

# Propuesta

- El Estado de San Luis Potosí está interesado en que se amplíen los beneficios del aeropuerto (actualmente monopólico) que son muy limitados y ajenos al interés público del desarrollo estatal y municipal.
- El Gobierno Federal debe considerar hacer realidad en su Programa de Infraestructura, el proyecto de ampliación del AISLP, para consolidar un “hub” que compita con similares extranjeros y a partir del cual se desarrolle también un corredor intermodal sustentable, creando empleos y atrayendo inversión al Estado y al país.
- Modificar la Ley de Aeropuertos en su artículo 6, fracción I: “**Con la participación de los Gobiernos de los Estados**, planear, formular y establecer las políticas y programas para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional, de acuerdo a las necesidades del país, así como propiciar la adecuada operación de la aviación civil”
- Agregar al artículo 44, la facultad de los Gobiernos Estatales de dar a conocer a las Comisiones Consultivas, sus programas de desarrollo y requerimiento para ser incorporados en los planes maestros del uso de suelo y de desarrollo.

# Ventajas de la ubicación geográfica del AISLP

**El Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí (AISLP) tiene una localización privilegiada, según los criterios internacionales para la localización y desarrollo de un Hub carguero\*:**

1. Estar en la cercanía de centros importantes de negocios y áreas industriales.
2. No debe de tomar más de 5 horas en transporte terrestre llegar a las principales ciudades.
3. El AISLP se encuentra equidistante de las tres ciudades más importantes del país, el 75% del PIB nacional se genera en la zona en un radio de 500 Km. y el 23% del PIB nacional en un radio de 250 Km.
4. El aeropuerto debe contar con una pista que permita operar aviones de corto y largo alcance.
5. Horario de servicio de 24 horas.
6. Instalaciones de combustible.
7. Clima adecuado.
8. Instalaciones de aduana de carga.
9. Fácil acceso a rutas principales por tierra.
10. Sin restricciones de impacto por ruido que limiten sus operaciones.
11. Acceso en un rango de 4 a 5 horas a un aeropuerto "Hub" de pasajeros, para facilitación de conexiones internacionales.

# Uso del suelo en el entorno del aeropuerto



AEROFOTO 2007  
USO DE SUELO

Toma con el AISLP en la  
parte central.

Su entorno corresponde a  
terrenos de siembra y  
baldíos. Algunas áreas con  
arbolado aislado.

Se aprecia al poniente la  
traza de la pequeña  
comunidad de Rinconada y  
la cubierta granjas avícolas  
al nororiente.

Google digital globe, 2007

# Vocación carguera del AISLP

- Actualmente el Aeropuerto Internacional de San Luis Potosí es utilizado como el centro de distribución de la carga aérea de la integradora Estafeta. En el año de 2000 en este aeropuerto solo se movían 554 ton. En el 2009 se tiene registrado un movimiento de más de 23 mil ton., un incremento de más del 4,000 por ciento, tan sólo con la operación de una sola integradora, operación fundamentalmente nacional por las restricciones de infraestructura aeroportuaria.
- De ocupar el lugar 32 dentro de los aeropuertos de la República Mexicana en el año 1996, en el 2008 ha pasado a ocupar el 6° lugar en cuanto a manejo de carga se refiere.
- Hoy en día el AISLP cuenta con experiencia y ofrece facilidades para la operación de carga: Horario nocturno, Sistema de radioayuda, Plataformas, Atención en tierra al manejo de carga, Aduana internacional y Recinto Fiscalizado.

# Vocación carguera del AISLP ...

- Además, el AISLP satisface los criterios internacionales (OACI), en cuanto a la posibilidad actual de garantizar su desarrollo a largo plazo con reservas territoriales que permitan el crecimiento de pistas y plataformas, **por ser palancas de desarrollo**. El AISLP se encuentra ubicado en un área con facilidades de crecimiento, lo que permite el establecimiento de Parques Logísticos y/o Clusters.
- Su ubicación geográfica es única en el país para el servicio intermodal, acorde a los estándares logísticos de países altamente desarrollados.

# Principales beneficios comunitarios del Proyecto

- Atracción de inversión nacional y extranjera con creación de fuentes de empleo\*
- Detonación de proyectos logísticos, convirtiendo a esa región en **un polo de desarrollo a escala global**.
- Reducción de costos logísticos y tiempos
- Incremento en el número de pasajeros.
- Manejo de carga con un alto nivel eficiencia dentro del aeropuerto, debido a que el proyecto está pensado para incorporar todos los servicios e instalaciones necesarias para consolidar el aeropuerto como un centro logístico de **carga internacional**.

# Conclusiones

- **El desarrollo de infraestructura aeroportuaria es de orden público e interés general;** corresponde a un servicio público cuya principal función es atender necesidades generales y comunitarias, tanto locales como nacionales.
- La Constitución Política de México respeta la participación de los Gobiernos Estatales en la planeación del desarrollo económico nacional.
- Los Gobiernos Estatales están facultados para elaborar sus planes de desarrollo y atender las necesidades de sus respectivas comunidades.



# Conclusiones ...

- Los aeropuertos conjuntamente con la infraestructura para el transporte **son un detonante económico local y regional**, que coadyuve a fortalecer la conectividad de servicios y crear plataformas multimodales, servicios logísticos y empleos.
- Por lo anterior, la Ley de Aeropuertos **debe reconocer y fortalecer la necesaria participación de los Gobiernos Estatales y Municipales en la planeación, desarrollo y operación de los aeropuertos, buscando con ello satisfacer las necesidades de las respectivas comunidades donde estos se ubican y naturalmente el interés nacional.**