

Tema:

Necesidades del Aeropuerto en la ZMVM

Fernando Gómez Suárez,
Analista del sector, periodista y
comunicador corporativo.

Objetivo de la Ponencia

- Analizar las ventajas y desventajas de las distintas opciones viables de solución para el AICM.
- Abordar las implicaciones y consecuencias de políticas sustentables para un crecimiento sostenido de la aviación y de la industria turística del país.
- Establecer una correcta visión sustentable para el crecimiento armónico del sector.

Diagnóstico :

El AICM podría llegar a un punto de saturación incontrolada.

Desde hace 10 años el AICM registra horas pico donde la demanda se concentra hasta promediar 60 operaciones por hora.

Consecuencias:

- Incremento de riesgos operativos.
- Afectación la seguridad operativa.
- Mayores accidentes y/o percances.
- Complicación de la eficiencia operativa,
- Afectación de la competitividad.
- Desestímulo al turismo.

Institucionalmente hace falta una coordinación integral

Objetivo:

- Resolver la problemática operativa.
- Atender el entorno urbano (Contaminación, Basureros, proyecto hidrológico, vías terrestres.
- Generar empleos y reactivación económica.
- Captar inversión de 4 mil a 10 mil millones de dólares.

Propuestas de solución

- Generar un plan maestro de desarrollo en el sector. (No sólo un plan de obras y de mantenimiento)
- Estimular inversiones productivas para la generación de obras de infraestructura esenciales para el país. (estimular la inversión privada).
- Promover la reactivación de la economía regional mediante obras y servicios sustentables (sólo proyectos rentables podrían aspirar a ser tomados en cuenta.

- Desarrollar un esquema de participación público-privada que permita una continuidad transexenal . Plan de trabajo y de inversión apegada a un plan maestro.
- Integración de intereses entre los poderes Ejecutivo y Legislativo a fin de brindar certidumbre a las inversiones así como establecer garantías y responsabilidades inherentes al proyecto.

Planteamiento y Conclusiones

Ultimo Plan Maestro: SCT 1984

Opciones de solución:

- a) Nuevo aeropuerto en Texcoco (cercano a autopista a municipio de Texcoco).
- b) Proyecto de Ampliación (zona bordo)
- c) Aprovechamiento de aeropuerto de Toluca.

**AMPLIACION DEL
AEROPUERTO INTERNACIONAL
DE LA CIUDAD DE MEXICO
BENITO JUAREZ**



Julio 1984

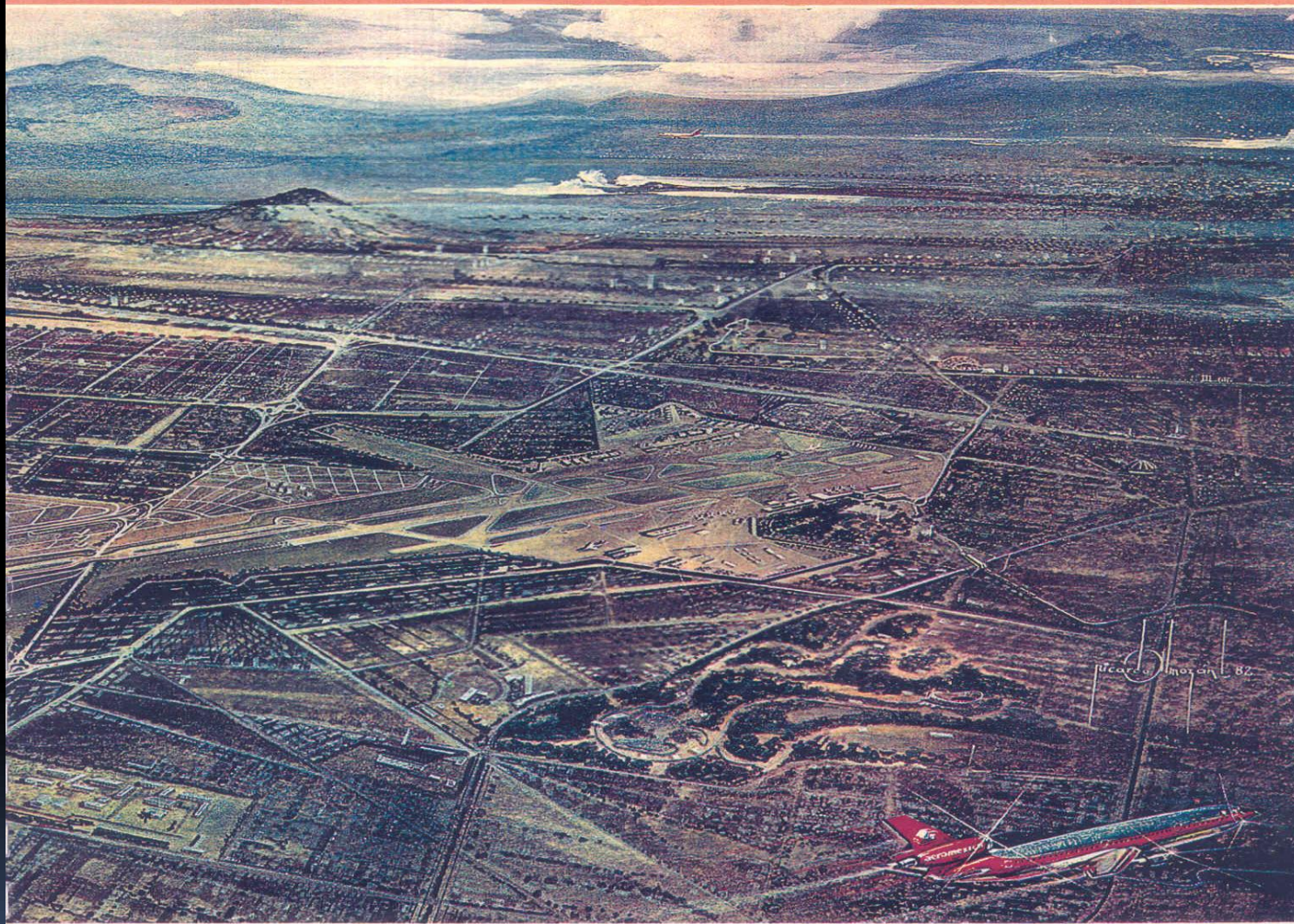


SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

SUBSECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

Dirección General de Aeropuertos

Plan Maestro del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.



MEX

SINTESIS EJECUTIVA

Aeropuertos y
Servicios
Auxiliares



1er. paso decisivo

1993 Se envía la aviación general al Aeropuerto de Toluca. Se descentraliza el 30% de operaciones en AICM.

- Inversión privada: \$240 millones de dólares

2º paso decisivo:

- Ampliación de la terminal Internacional del AICM.
- Se triplicaron los espacios y servicios aeroportuarios.
- Se incrementó sustancialmente el número de posiciones de abordaje internacional.
- El gobierno captó recursos por tributaciones y cobro de derechos ante alza en la demanda de servicios.
- **Inversión privada: 100 millones de dólares**

3er. Paso decisivo: T2

- A fines de 2007 y principios de 2008 inicia operaciones la T2 (básicamente de Aeroméxico) con 23 posiciones directas adicionales a la Terminal 1.
- Se construyeron modernas instalaciones. Se reconoce capacidad para atender hasta 34 millones de pasajeros al año.


Insuficiencia de la T2

- Las demoras en horas pico y la insuficiencia de servicios es evidente.
- Subsiste problema operativo.
- Existe el mismo número de pistas (no operan simultáneamente).

- Monto de la inversión (pública):
\$380 millones de dólares.
- TUA comprometido para pago de crédito sindicado por 10 años.



Consultas previas

- Sirvieron de base para el Plan Nacional de Desarrollo 2000-2006.
 - Convocatorias en 2001. Foros de consulta en Toluca, Monterrey y Xalapa.
- 

Fallas en la convocatoria de T2

Carencia de:

- Enfoque para viabilidad de inversión.
- Montos claros a invertir y plazos de retorno de inversión.
- Aval de Banca 1er piso.
- Garantías a la inversión (por influencias políticas, cierres, cancelaciones o situaciones emergentes).

RESULTADO:

- Apatía y desinterés de inversionistas privadas a la convocatoria del presidente.
- El gobierno federal absorbió la inversión total del proyecto. No había presupuesto asignado.

Sin plan maestro, sólo nominaciones

Originalmente llamado:

- Sistema Aeroportuario Metropolitano (80 s).

Rebautizados ahora como:

- Proyecto Aeroportuario Metropolitano
(fines de 90 s)
- Sistema Metropolitano de Aeropuertos
(inicios de 2000)

REQUISITOS MINIMOS PARA LA INVERSION PRIVADA

- Proyectos rentables

Basados en esquemas financieros viables, lógicos, aprobados por consenso, no por discrecionalidad de las autoridades.



- CERTIDUMBRE

Requisito indispensable ante los vaivenes de la política y de caprichos de mandos medios y superiores en el control y supervisión de las obras.

- PLAN MAESTRO

Participación de todos los sectores y dependencias para integrar plazos a largo, mediano y corto alcance.

Propuestas:

1. Descentralizar las operaciones aéreas del AICM que hoy concentra el 40 % de los vuelos del país. incentivando operaciones de carga, sectoriales y/o comerciales hacia terminales alternas de Toluca, Cuernavaca y Puebla, donde se han habilitado esquemas de asociación entre inversionistas, municipios y/o estados y el organismo ASA.

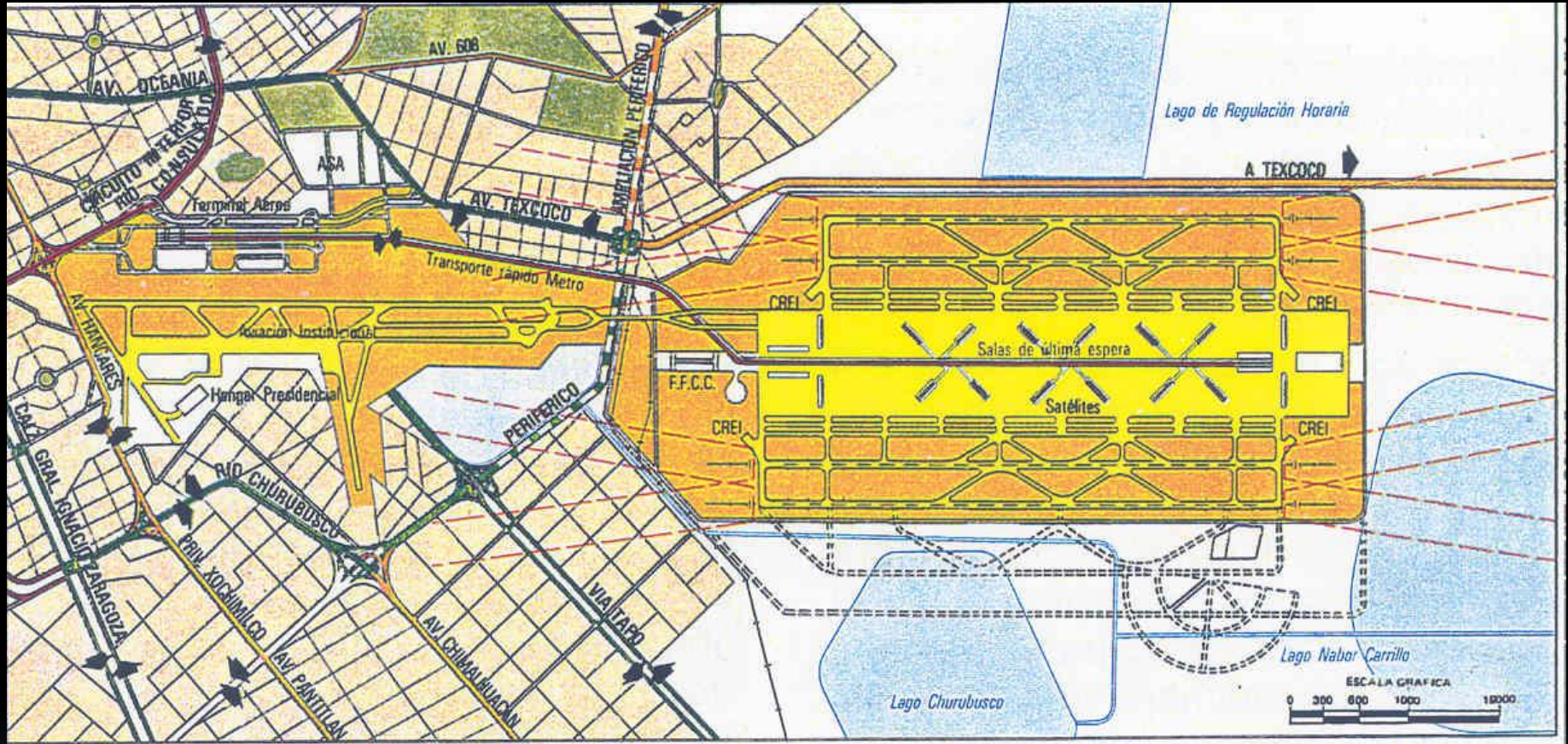
Propuesta 2

- Detonar las terminales de Cancún, Monterrey, Guadalajara y Tijuana como centros de distribución de vuelos regionales. Aproximadamente el 20 por ciento de los pasajeros que llegan al AICM tienen otro destino final, vienen a vuelos de conexión (5 millones de pax aprox).

Propuesta 3

Analizar opciones viables menos onerosas para la vida útil del actual aeropuerto como la construcción de una terminal satélite en zonas federales (al nor-oriente del actual aeropuerto).

- Puede incluir cuatro pistas adicionales,
- 100 posiciones de abordaje
- vida útil de 50 años .



Terminal Satélite

- Complementaría inversiones hechas al Plan de rescate hidrológico del Lago de regulación Nabor Carrillo.
- Detonaría las conexiones terrestres en la zona oriente y norte con el resto de la metrópoli.

Opción Tizayuca

- Tizayuca presenta problemas para la conexión de vuelos y duplicidad de costos para las aerolíneas amén del acceso y costos adicionales para el pasajero y coordinación con las autoridades castrenses para la administración del tráfico aéreo que se interpone con la base militar de Santa Lucía.

Opción Texcoco

Su eventual operación hubiera requerido el cierre del actual AICM con la implicación de la pérdida de inversiones realizadas, liquidación de concesiones e infraestructura creada (20 mil millones de dólares aprox.)

La opción Texcoco Centro fue descartada luego de los problemas con los ejidatarios de Atenco.



Costo aproximado para un nuevo
aeropuerto en la ZMVM
(millones de dólares)

- Tizayuca \$5,000
- Texcoco Centro (Ecatepec) \$10,000
- Terminal Satélite (Zona federal) \$4,000

COINVERSION

- Surge en los 90 s. Los costos fueron responsabilidad de los inversionistas privados. El Gobierno federal dispuso de terrenos y escasamente tuvo que invertir recursos.
- El erario público obtuvo mayores ingresos por la optimización operativa de aviones, personas y actividades comerciales, lo que le trajo incremento en cobro de derechos y tributaciones.

Valor de la Aviación en el PIB

- Casi el 3.5 % del PIB nacional es equivalente a la derrama económica que generan las aerolíneas, los aeropuertos y el uso de servicios aeronáuticos y servicios auxiliares.

- **Gracias por su atención.**

- Fernando Gómez Suárez

- Ciudad de México 26 de octubre de 2010.