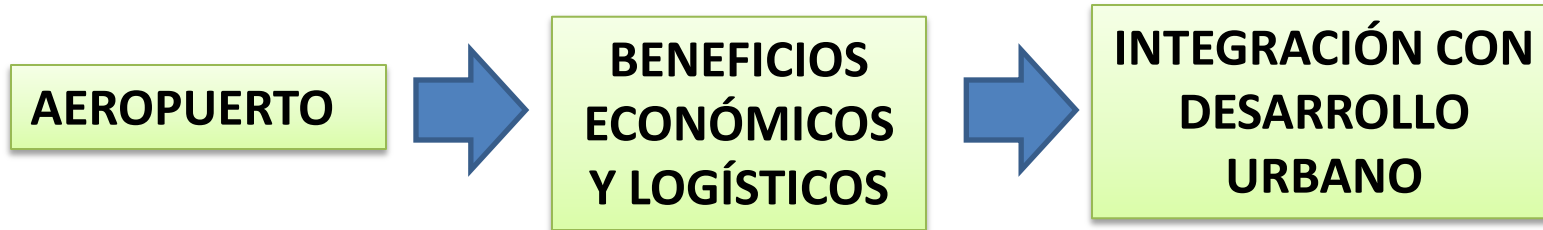
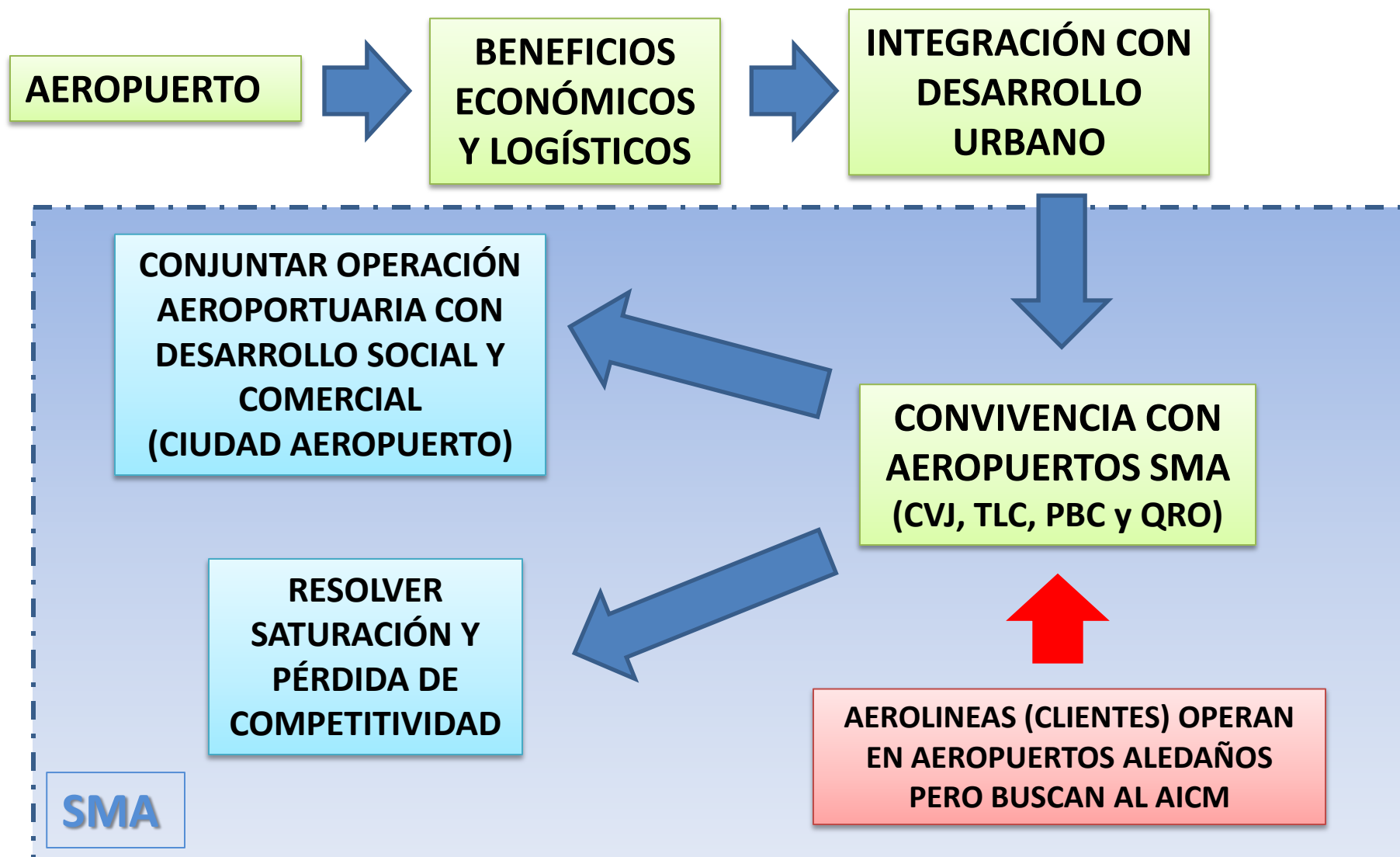


**NECESIDAD DE CAPACIDAD
AEROPORTUARIA PARA LA
ZONA METROPOLITANA DEL
VALLE DE MÉXICO
(ZMVM)**

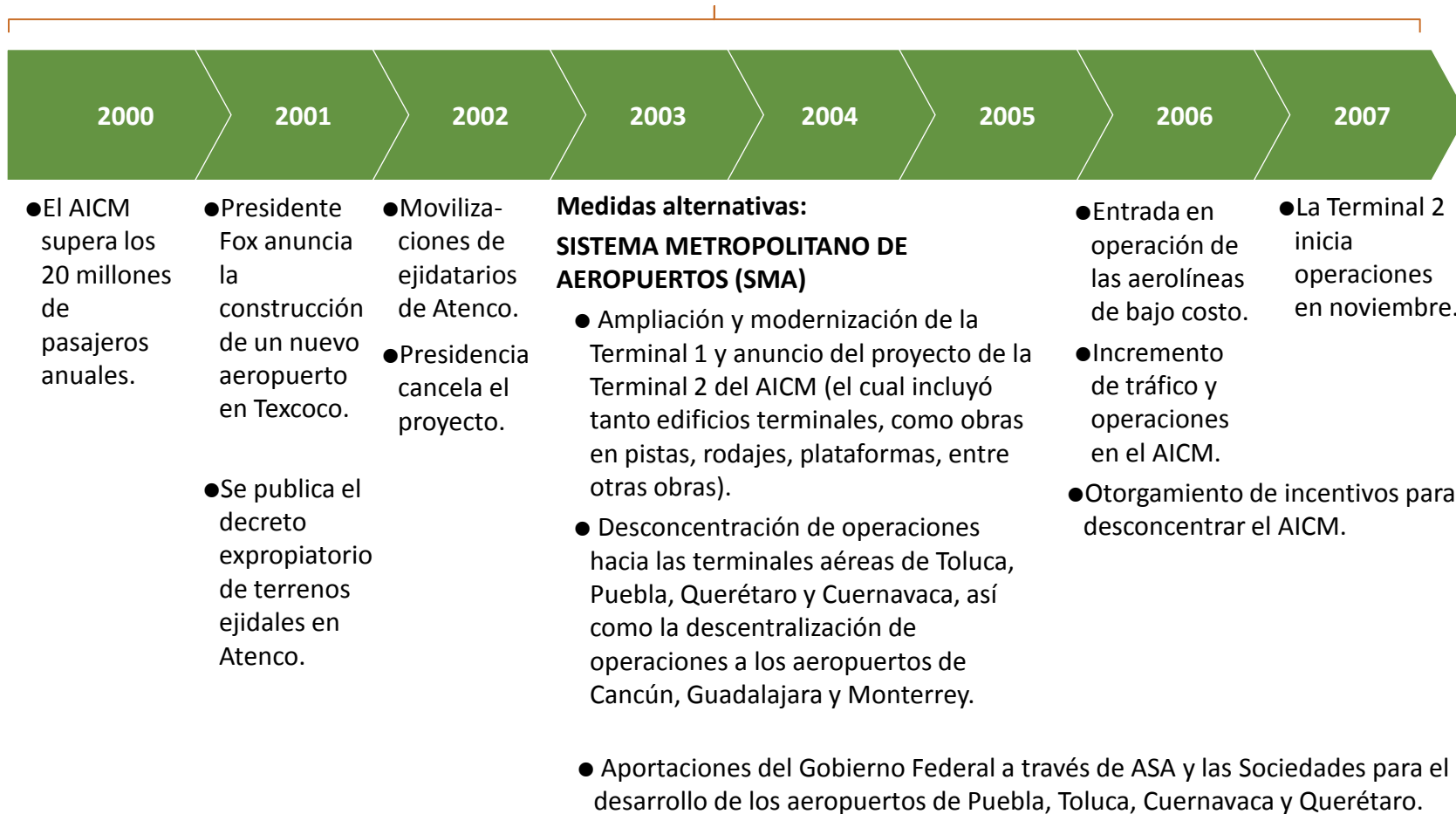
¿Qué genera un aeropuerto?



¿Qué implica operar un Sistema Metropolitano de Aeropuertos?



Antecedentes Aeropuertos ZMVM¹



¹ Zona Metropolitana del Valle de México.

Sistema Metropolitano de Aeropuertos (SMA)

Desconcentración de la demanda de servicios aeroportuarios del Valle de México

SMA

- Ampliación de la infraestructura de TLC hasta 7.5 - 8.0 millones pax/año y 40 operaciones/hora.
- Instalación del sistema ILS CAT-III A para 12 operaciones/hora bajo condiciones de neblina y lluvia.
- Mejora de la infraestructura de los aeropuertos de QRO, CVJ y PBC.
- Apoyo en los aeropuertos de GDL, MTY y CUN como distribuidores de tráfico aéreo.

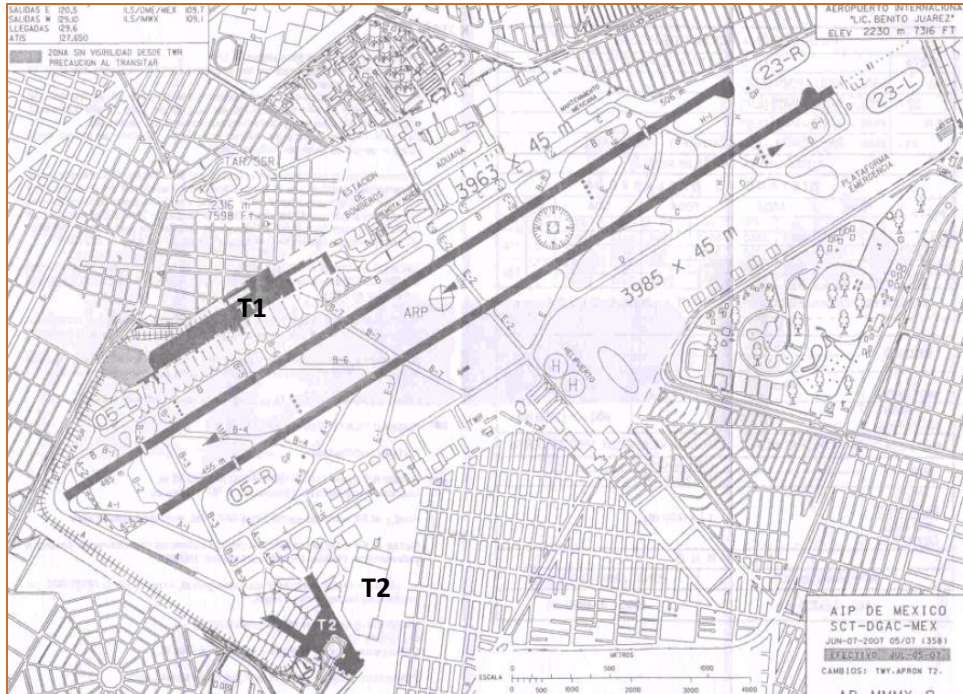
Ampliación y remodelación de la Terminal 1 y construcción de la Terminal 2 en el AICM

- La Terminal 2 (T2) incrementó la capacidad de pax en el AICM en 12 millones/año adicionales a la Terminal 1 (T1).
- La T2 incrementó el número de posiciones de contacto de 33 a 56 (+70%).
- El número total de posiciones de estacionamiento subió a 96.
- En conjunto con la T2 se ejecutaron obras relacionadas con los rodajes, vialidades y Aerotren.

Fuentes: SCT, "Tráfico de pasajeros y operaciones aéreas en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México", 2007. "Programa Maestro de desarrollo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México", 2006. ASA-AICM, "Análisis Costo-Beneficio de la Nueva Terminal 2 del AICM", 2006.

Obras en el AICM

Situación actual del AICM: Capacidad operativa



Tamaño de terreno = 768.9 ha

**Capacidad
máxima actual
del AICM**

Pasajeros anuales = **32 millones**
Operaciones comerciales
anuales¹ = **356,240**

Terminales

- T1: 33 posiciones de contacto y 22 remotas.
- T2: 23 de contacto y 18 remotas
- T1: superficie de 183,248 m², capacidad 7,950 PHP.
- T2: superficie de 87,697 m², capacidad 3,800 PHP.

Pistas

- 2 pistas operación segregada (no simultánea): 3,985 x 45 m y 3,963 x 45 m.

Operaciones

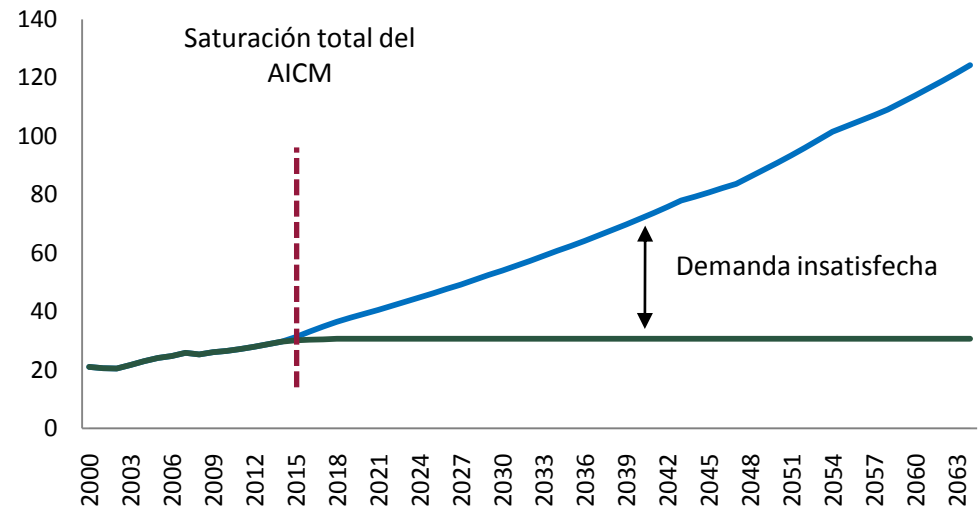
- Capacidad para 61 operaciones/hora con IMC y 76 con VMC.

1 Operaciones con base en el horario comercial de 16 horas (7am-10pm) y bajo condiciones de vuelo instrumentales (IMC).

Saturación operativa del AICM

- Desde 1999 la demanda superó 20 millones de pax (nivel crítico de ocupación).
- En el año 2009, el AICM alcanzó los 24,243,056 pax y 348,306 operaciones totales.
- Actualmente presenta niveles de saturación total en algunos de los principales horarios comerciales.
- Con cifras estimadas en 2007, el AICM alcanzaría su punto de saturación total en el año 2015.

Pasajeros anuales en el AICM 2000-2064



Imposibilidad de expansión: Existen diversas limitaciones que no permiten una solución de largo plazo.

Costos de oportunidad: La creciente demanda de pasajeros provocaría un incremento en los tiempos de espera, costos adicionales para aerolíneas y pasajeros, y continuaría restándole competitividad al AICM.

Opciones alternas:

Opciones para postergar marginalmente la fecha de saturación

Traslado de operaciones gubernamentales



- En 2009, las operaciones gubernamentales (XC) representaron el 3.4% de la capacidad de operaciones del AICM.

Modificación de horarios de aeronaves de menor tamaño



- La modificación de los horarios de compañías de bajo costo o regionales, postergaría la saturación de los horarios pico.

Cambio en la forma de asignación de *slots*

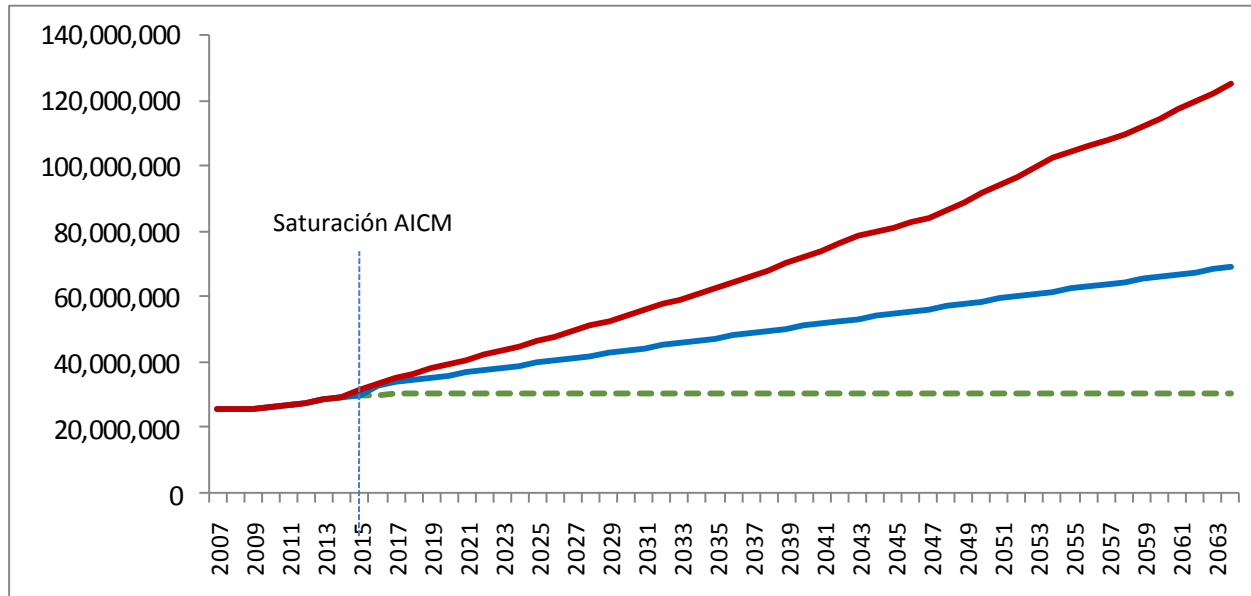


- La asignación de *slots* se realiza, indistintamente de la hora y día del año, bajo condiciones de vuelo IMC (61 operaciones por hora como máximo) o sea 356,240 operaciones comerciales/año.
- En la práctica, en la mayoría de las ocasiones las condiciones meteorológicas permiten realizar operaciones de vuelo en condiciones VMC.



Incremento de operaciones y pasajeros

Proyecciones de demanda para el AICM, 2007-2064 Pasajeros



Demanda nueva de pasajeros derivada del incremento en capacidad aeroportuaria.

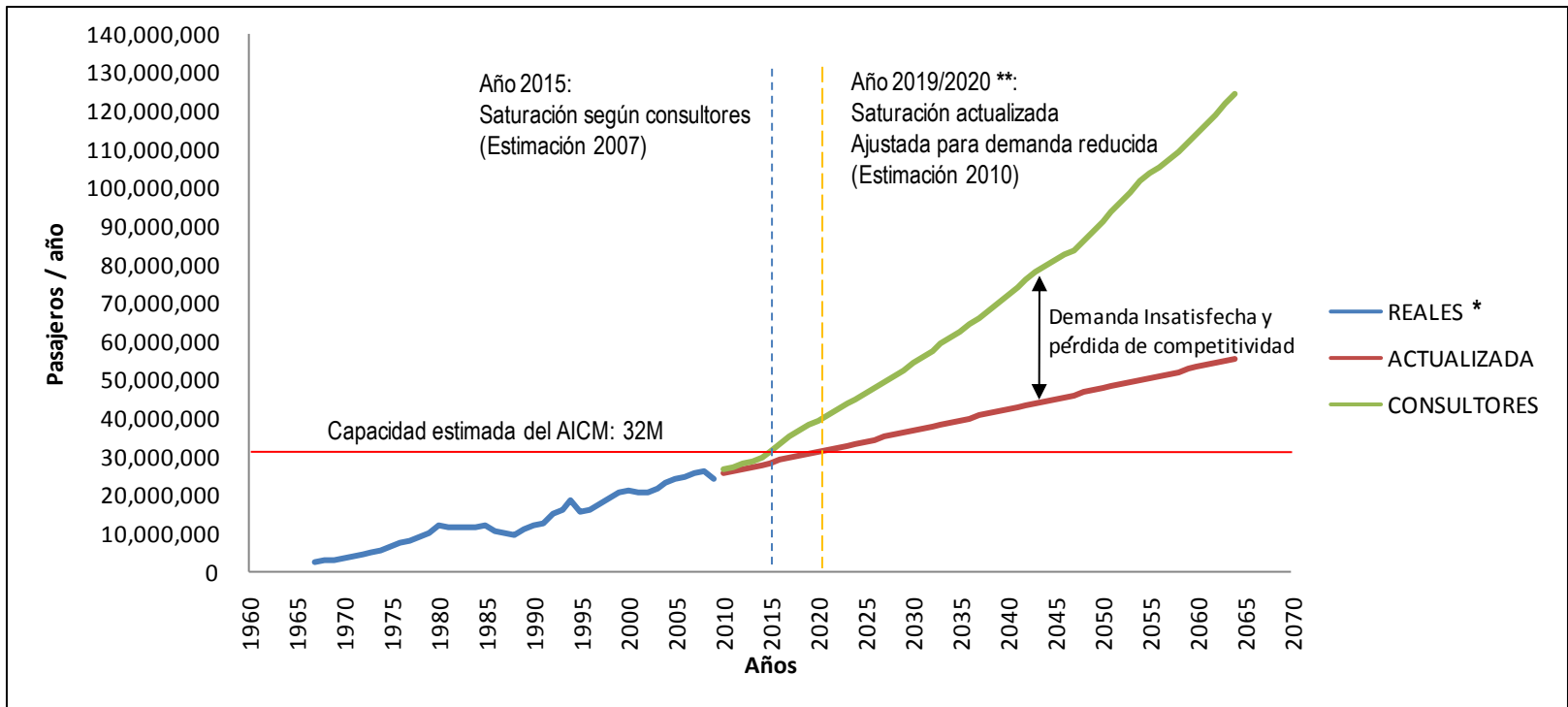
Demanda insatisfecha y pérdida de competitividad

- Límite de capacidad de pasajeros del AICM
- Proyección de la demanda actual del AICM
- Proyección de la demanda futura

Ajustes por actualización de demanda para AICM

Los datos presentados fueron estimados con base en comportamiento histórico y tendencias hasta el año 2007.

Tomando en cuenta la caída de demanda en 2009 (aunque se presentó incremento en el 2008), se ajustaron las proyecciones:



* Fuente: Datos reales DGAC.

** Proyecciones: Técnica Mínimos Cuadrados.

Opciones de solución

Ejemplos de algunas soluciones que se pueden desarrollar para atender la demanda en la Zona Metropolitana:

- 1. Continuar evaluando mejoras para el AICM**
- 2. Integrar AICM con Nuevo Aeropuerto en Hidalgo**
- 3. Cierre del AICM y construcción del NAICM en Texcoco**
- 4. Desarrollo Nuevo Aeropuerto de Carga en Hidalgo**
- 5. Implementar apoyos adicionales para aeropuertos aledaños (SMA), identificando su vocación (solución viable y que es la que se maneja actualmente) .**

GRACIAS