



Anexo 3

FORMATO PROPUESTO PARA PRESENTAR DICTÁMENES POR ÁREAS DE ESPECIALIDAD EN RELACIÓN AL NAICM

Este formato tiene la finalidad de estructurar debidamente una Propuesta de Alternativa con la opinión de las Ingenierías especializadas participantes. En consecuencia, se trata de un formato Sinóptico que se sustenta en los documentos auxiliares analíticos que cada Organización participante haya elaborado. Estos documentos auxiliares y la información soporte podrán ser parte de anexos.

El formato sinóptico tiene el propósito de recoger la información cuantitativa que arrojen los análisis especializados a fin de conjuntar una propuesta única y consensada de uno de los dos proyectos propuestos. Por ello se propone que todos los análisis cualitativos concluyan cuantitativamente.

1.-ESPECIALIDAD DE LA INGENIERÍA.

Aeronáutica

1.1 Organización.

ASOCIACIÓN DE INGENIEROS Y ARQUITECTOS DE MEXICO A. C.

1.2 Nombres de los Ingenieros participantes.

Ing.Civil J. Medardo Burgos Flores. Egresado de la UNAM . Especialidad en Operación de Aeropuertos, Piloto Aviador Comercial 30 años de servicio en Aeroméxico, 15,000 horas de vuelo (Nacionales e Internacionales) en los destinos que se operaron siendo piloto activo.

Ing.Civil Federico Dovali Ramos. Egresado de la UNAM, Director de Aeropuertos. SOP, 1970-1976 y Asesor de OACI,Expresidente de AIAM. Durante su gestion se construyeron más de 30 Aeropuertos en la República Mexicana.



2. ANTECEDENTES E INFORMACIÓN ESTUDIADA.

- a) Informe al Lic. Andrés Manuel López Obrador presentado el 15 de Agosto por diversos funcionarios Federales
- b) Informe recibido por parte del Ing. Javier Jiménez Espriú presentado el 20 de Agosto.
- c) Anexos de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Anexo 11 Servicios de Tránsito Aéreo

Anexo 14 Aeródromos importante en este análisis

Anexo 15 Servicios de Información Aeronáutica.

Anexo 16 Protección del Medio Ambiente.

Al momento no se conocen con exactitud los diseños Aeronáuticos de llegadas y salidas por parte de la autoridad correspondiente SENEAM/DGAC. Que son primordiales para la operación de Aeronaves en los proyectos de Santa Lucia y NAIM. (Espacios Aéreos).

- d) Se desconoce la opinión de las agencias internacionales que regulan la aviación mundial, a saber:

I.- OACI Organización de Aviación Civil Internacional

II. - ACI Airport Council International.

III.-Autoridades reguladoras por Países (México DGAC, USA FAA, UK BAA, ETC)



IV-. -IATA International Airport Transport Association.

3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

3.1.2 NAIM

Se explica por sí solo, excepto el Lago Nabor Carrillo en el cual se debe considerar que por lo general los aterrizajes serán sur – norte por vientos y la afectación a las Aeronaves será mínima, por lo general se opera durante el día en esa dirección, por vientos. Las operaciones de noche tienen viento casi calma y en caso de ser realizadas dirección norte-sur las aves están en receso.

Existen Ingenieros MEXICANOS CON EXPERIENCIA EN DISEÑO DE ESPACIOS Aéreos provenientes de la antigua Dirección de Aeropuertos (SOP,SAHOP,ASA) y de las carreras de Ingeniería Aeronáutica del IPN. Por lo que se considera inadecuado el solicitar análisis u opiniones de los ingenieros chilenos.

INGENIERIA ES SOBERANIA Julio 04,2018.UMAI.

4. ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS

4.1.1 Opinión NAIM- Texcoco.

- 1.- Se logra estabilidad a los mercados financieros Nacionales-Internacionales.
- 2.-Se reafirma la confianza en los empresarios mexicanos y Extranjeros.



Anexo 3

3.-Se realiza una infraestructura que permite que la aviación Internacional (Americana, Europea y Asiática) puedan arribar a México con seguridad.

4.-Gran impacto comercial positivo y soportando los tratados comerciales con otros países.(TLC,TRANSPACIFICO,etc)

5.- Mayor cercanía con el POLO GENERADOR DE PASAJEROS. (Se aclara no con la Ciudad de México)

6.- Cubrirá demanda a largo plazo de movimiento de pasajeros por mínimo 5 décadas después de iniciar operaciones.

7.-El avance de obras que es el 31 % se debe de aprovechar y adecuar a las necesidades urgentes para terminar la obra a la brevedad posible.

Basado en: La revisión del plan maestro que consiste en estudios:

- Espacios Aéreos y sus trayectorias de aproximación y despegue.

-Estudios Meteorológicos

- Análisis del POLO GENERADOR DE PASAJE Y SU CONECTIVIDAD (TRASPORTE Y VIALIDADES etc.)

NOTAS:

1.-El AICM tiene la pista 05R con una longitud 3,985 mts y cumple las operaciones de aviones pesados satisfactoriamente, el NAIM proyecta pistas

De 5,000 metros. Sería conveniente revisar el por que incrementa más de 1,000 mts la longitud de pista, 4,500 mts se ve optima y se ahorran Recursos.



Anexo 3

2.- El análisis de uso de suelo y/o geotécnico es básico para no afectar la regla de media pulgada de agua en pista durante la carrera de despegue Y rotación de la Aeronave por ingestión de aguas a turbinas y posible falla de motor.

3.- Conocer los procedimientos Aeronáuticos de llegada y salida de Aeronaves.
(Cartas Aeronáuticas)

4.-El costo de construcción efectivamente es mayor, pero es importante recordar que los aeropuertos de Cancún y San José del Cabo generaron un beneficio invaluable y grandes polos de desarrollo turísticos a dos zonas que se encontraban sin desarrollo en la década de los 70's y hoy en día son de reconocimiento mundial.

4.1.2 Opinión Santa Lucia.

Se considera no viable por lo siguiente:

- 1.-No existe un plan maestro de Aeropuertos
- 2.- Carece de infraestructura para Area Terminal de Aeronaves.
- 3.-Se desconoce la planeación del espacio Aereo.
- 4.-Se carece de estudios ambientales del sitio.
- 5.- Se desconoce el inventario del uso del suelo.
- 6.- Se carece de estudio de integración a los planos urbanos de desarrollo.
- 7.- Podría originar impacto negativo en los mercados financieros.



8.- Incremento de costos de operación para las Aerolíneas por tener dos Aeropuertos.

9.-Incomodidades y molestias a los usuarios, pasajeros y carga.

10.-Altos costos financieros por la cancelación de la obra en proceso del NAIM.

11.- En caso de corregir lo anterior en la construcción de una segunda pista (ya existe una) y edificio terminal, se requiere un plazo de 3 a 4 años, mismo plazo que acelerando el proceso de construcción en el NAIM Texcoco son similares en tiempo.

5.- COMPARATIVA DE COSTOS. (Opcional la opinión de AIAM).

6.-CALIDAD DE SERVICIO. (opcional la opinión de AIAM).

7.- ELECCIÓN DE UNA ALTERNATIVA.

Es de suma importancia esta opinión por parte de AIAM en defensa de la ingeniería mexicana y la seguridad de los usuarios hoy en día del AICM.

A) Consultar a los técnicos Mexicanos expertos en Aeropuertos para su opinión y colaboración en la corrección de fallas que muestra el proyecto NAIM.



Anexo 3

B) Iniciar un anteproyecto o análisis de cómo se trasladarán las operaciones y aviones del AICM al NAIM, no es una mudanza de oficinas o de casa.

C) Iniciar la preparación de técnicos o ingenieros especialistas en Aeropuertos en colaboración con las instituciones de educación superior de Ingeniería, tales como:

UNAM, IPN, UAM, ULSA, IBEROAMERICANA, TECNOLÓGICO DE MONTERREY, ETC.

D) URGENTE Y PRIORITARIO DESCONGESTIONAR A LO MÁXIMO POSIBLE EL AICM, EL CUAL AL ESTAR SOBRESATURADO PRESENTA UN ALTO RIESGO PARA VIDAS HUMANAS DE LOS PASAJEROS Y TERRICOLAS, DEBIDO A LIMITACIONES DE TIEMPO PARA MANTENIMIENTO EN PISTAS, AYUDAS VISUALES Y OPERACIONES AEREAS FORZADAS(despegues/aterrizajes) CADA 50 SEGUNDOS DE LAS 6 AM A LAS 22 HORAS Y EN OCASIONES A 45 SEGUNDOS.

1.- EL AEROPUERTO DE TOLUCA AL DÍA DE HOY NO UTILIZADO POR LA AVIACIÓN COMERCIAL TIENE CAPACIDAD PARA ESTACIONAR 16 AERONAVES COMERCIALES Y 30 OPERACIONES POR HORA, ES DECIR 1 OPERACIÓN CADA 2 MINUTOS.

2.-EN EL AÑO 2008 OPERO UNA CAPACIDAD DE 200 OPERACIONES COMERCIALES DIARIAS Y MOVILIZO MÁS DE 4.5 MILLONES DE PASAJEROS.



3.-SE ENCUENTRA A 50 MINS POR VIA TERRESTRE DE LA ZONA DE INFLUENCIA O MAYOR POLO GENERADOR DE PASAJE AL DÍA DE HOY, ZONA PONIENTE EN CDMX.

4.-CUENTA CON INFRAESTRUCTURA TERMINAL, VIAL Y A FUTURO UN TREN RAPIDO.

5.-CUENTA CON ILS CATEGORIA III PARA SEGURIDAD DE LAS AERONAVES EN SU APROXIMACIÓN Y ATERRIZAJE.

6.-EXISTEN TERRENOS PARA CONSTRUIR UNA SEGUNDA PISTA Y AMPLIACIÓN DEL EDIFICIO TERMINAL Y PLATAFORMAS

7.-SE PUEDEN OPERAR VUELOS A DISTANCIAS MEDIAS DE DOS HORAS COMO PUEDE SER GDL, MTY, MID, CUN, PVR Y CENTROAMERICA O EL SUR DE USA.

E) 1 SUGERENCIA DE AIAM PARA EL FUTURO:

MODIFICACIÓN DE LA LEY DE AEROPUERTOS Y LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL QUE PERMITAN A LAS AEROLINEAS MAYOR CO-INVERSION EN



Anexo 3

AEROPUERTOS, AL DIA DE HOY ES DE SOLO 5 %,PARA FOMENTAR ASOCIACIONES Y SINERGIAS DE DESARROLLO.



Anexo 3