

Sociedad de Exalumnos de la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica. SEESIME

Especialidades Mecánica, Eléctrica y Aeronáutica

SEESIME

- Ing. Joel Ortega Cuevas
- Ing. Rafael Olmedo Portillo, Ingeniero en Aeronáutica, Ex Presidente del CIMA y Perito en Operaciones Aeronáuticas, con 35 años de experiencia en Operaciones Aeronáuticas, con los constructores Air Bus y Boeing
- Ing. Jesús Navarro Parada, Ing. en Aeronáutica, actual Vicepresidente del CIMA y Perito en Mantenimiento, Miembro de la Academia Mexicana de Ingeniería y de la Academia Panamericana de Ingeniería, con más de 25 años de experiencia en el mantenimiento aeronáutico y la Planeación Aérea.
- Ing. María de la Luz Aguilera de Lucio, Ingeniero en Aeronáutica, Ex Presidente del CIMA y Maestra en Política y gestión del Cambio Tecnológico. Miembro de la Academia Panamericana de Ingeniería, con más de 40 años de experiencia en el Sector Aeronáutico.
- Ing. Alberto Vargas Contreras, Ingeniero en Aeronáutica, Capacitador de Personal Técnico Aeronáutico, Expresidente del CIMA y consultor para el tema del Nuevo Aeropuerto del 2000 al 2006. Con más de 35 años de experiencia en el sector aeronáutico.

Se consultaron Dictámenes entregados y los anexos de los estudios, *para resolver la saturación y mantenimiento del AICM, Benito Juárez.*

Además de:

A). - Documentos y Anexos de OACI

B). - Normatividad Aeronáutica, Mexicana, Norteamericana y de la Comunidad Europea

C). - Necesidades y requerimientos de usuarios finales, intermedios y primarios de los Aeropuertos.

D). - Cartas INEGI

E) PIA de México emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil

OPINIÓN DEL LAS OPERACIONES DEL AEROPUERTO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

Se presenta la siguiente opinión referente al dictamen técnico del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México, para la solución de la saturación del aeropuerto Internacional “Benito Juárez” de manera que se tengan elementos de juicio para definir y resolver lo que más convenga al interés nacional. Considerando que México con la nueva Administración Nacional, propiciaría un crecimiento anual mayor al 2% promedio de los últimos años

De las dos opciones de las cuales se emiten las siguientes opiniones son:

Opción Uno

Continuar con el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM)

Considerando:

La cercanía del NAICM a la Ciudad de México (27 Km)

Serviría como un gran centro de operaciones y conexión internacional (HUB)

Se cuenta con un terreno Federal de cinco mil hectáreas

Mayor capacidad de operaciones a largo plazo

La inversión realizada y grado de avance de la obra del NAICM

Sobre el punto de vista aeronáutico se dice que rara vez actualmente, se encuentra una oportunidad en el mundo de contar con un sitio para la construcción de un Nuevo Aeropuerto con las capacidades planeadas para el NAICM, y nosotros todavía tenemos esa oportunidad, es el último lugar a menos de 200Km, de la ciudad de México, en que podríamos tener ese Aeropuerto como el que México y su Aviación, necesitan.

En cuanto a la Zona AIRE, la ubicación en el EX Lago de Texcoco es única ya que el espacio aéreo (zona libre de obstáculos, edificaciones o elevaciones orográficas (cerros) o depresiones del terreno) está libre para las operaciones aéreas de entrada y salida, aun para las cinco pistas programadas en el NAICM a largo plazo.

Desde el año 2000 se han estado realizando investigaciones en cuanto a las condiciones climáticas del lugar, así como de los vientos predominantes en la zona y los resultados son que el lugar nos puede dar el número de operaciones necesarias para descongestionar el Tráfico Aéreo actual, a la ciudad de México, así como

atendiendo los pronósticos de crecimiento del transporte aéreo en el Mundo, y más aún, de ofrecer este Aeropuerto como Hub para Centro y Suramérica, que pague más rápido el costo de la obra.

Cabe comentar que las operaciones en el actual AICM atienden a 44.5 Millones de pasajeros, cuando fue diseñado para 32 millones de pax, y que si la economía en México crece como lo pronostica el próximo gobierno se tendrán que atender en el año 2022, a casi 60 Millones de pax, por lo que es de suma importancia que el país cuente con las instalaciones de ese nivel. Y a pesar del retraso que se manifiesta actualmente en la obra del NAICM de 4 años, esto nos deja en un punto de empate para la atención de pasajeros en el año 2022.

Opción Dos

Detener la construcción del NAICM

Construir dos pistas y un nuevo aeropuerto en la base Aérea Militar de Santa Lucía.

Considerando:

Conservar el AICM “Benito Juárez” y la Base Aérea Militar de Santa Lucía

Menor tiempo de inicio de Operaciones

Mejores condiciones del suelo

Menores costos de construcción y de mantenimiento

Mayor protección a la ciudad de México ante siniestros y afectaciones naturales

Sobre factibilidad de la operación simultánea entre el AICM y Santa Lucía, cumpliendo con los estándares de seguridad marcados en las recomendaciones OACI, se tendrá que efectuar más estudios para verificar la factibilidad tanto de operación como del número de estas a fin de obtener ganancia en ello. Así mismo se tendrán que elaborar estudios para los vientos, condiciones climáticas y otros.

Por otro lado, los estudios se pueden efectuar por los Colegios del Sector Aéreo, y así iniciar otorgando los trabajos a los especialistas nacionales.

Sobre la conectividad entre los dos aeropuertos solo se puede decir que es lenta y cara para el usuario final, y éste deberá de pagar los costos.

ANTECEDENTES

El Aeropuerto Internacional “Benito Juárez” de acuerdo a lo publicado en la página del AICM presenta las siguientes estadísticas

En el año 2016 se tuvo un movimiento Total de pasajeros de 41, 710,254

En el año 2017 se tuvo un movimiento Total de pasajeros de 44, 732,418

Nota:

Estos valores representan un porciento mayor de su capacidad máxima de 32, 000,000 de pasajeros por año en opinión del vicepresidente regional de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) para las Américas.

De acuerdo a los pronósticos la construcción del NAIM, el cual está proyectado para tener tres pistas en operación simultánea en su fase inicial podría atender hasta 70 millones de pasajeros.

El Total de operaciones realizadas incluyendo Vuelos comerciales, vuelos de carga y de Aviación general:

En el año 2016 se tuvo un total vuelos de 448,150 (1227.8 vuelos diarios)

En el año 2017 se tuvo un total de vuelos de 449,664 (1231.96 vuelos diarios)

Muy cercana a los 525,600 vuelos por año (1440 vuelos diarios) máximo valor permitido para que las operaciones sean seguras en el AICM “Benito Juárez”.

Conclusión

Operaciones aeronáuticas

Del total de las operaciones aéreas realizadas en el AICM un porcentaje muy importante son efectuadas hacia la parte norte del AICM, estas operaciones se apoyan en los VOR de Santa Lucia y de San Mateo, son llegadas o salidas al área de control terminal del AICM.

El tener estos dos VOR,s como apoyo a este tipo de operaciones del AICM interfieren en el desarrollo de las operaciones como se manifiesta en el estudio de MITRE el cual manifiesta la zona de interferencia de las operaciones en las salidas hacia el sur de las pistas propuestas para el aeropuerto de Santa Lucia con las operaciones de llegada hacia las pistas 5D y 5L del AICM

Esta gran concentración de vuelos, a través del VOR de San Mateo, es una consecuencia derivada del alto volumen de tráfico en AICM, en el estudio de MITRE se determina que los procedimientos aeronáuticos del NAICM eliminarían tal concentración de tráfico, y **sobre todo no comprometería la seguridad de las operaciones.**

En virtud de lo anterior y solamente considerando el espacio aeronáutico como debería ser en un estudio para el desarrollo de un proyecto aeroportuario, se concluye que a pesar del gran costo que representaría el Nuevo aeropuerto, es más conveniente a largo plazo el proyecto del nuevo aeropuerto y como se mencionó antes **No se comprometería la seguridad de las operaciones aeronáuticas**

Ultimas Consideraciones

A pesar del tipo de suelo que se encuentra en el Ex Lago de Texcoco, la tecnología moderna ofrece varias variantes para la construcción de pistas y plataformas, con la capacidad requerida y métodos de mantenimiento efectivos, aunque no económicos. Estos estudios fueron efectuados por la UNAM y sus peritos, en varias especialidades

En cuanto a el aumento de tarifas por el uso del Aeropuerto, tanto a pasajeros como a usuarios, este todavía no está decidido y como se expresó en párrafos anteriores se podrá compensar por servicios internacionales y de carga.

Por último, al cancelar la obra iniciada, del Lago de Texcoco, solo traerá como consecuencia la falta de credibilidad del país a nivel internacional. Y de los especialistas mexicanos que llevamos más de 20 años realizando estudios para la localización del mejor lugar para un NAICM.