

# **Aeropuertos y Servicios Auxiliares**

Coordinación de las Unidades de Negocios

## **Libro Blanco**

### **Programa de Atención a la Demanda de Servicios Aeroportuarios en el Centro del País**

---

**Versión Pública**

## ÍNDICE

<b>Presentación (del Director General de ASA)</b> .....	1
<b>Introducción</b> .....	2
<b>Objetivo del Libro Blanco</b> .....	2
<b>I Información general</b> .....	2
1.1 Identificación .....	2
1.1.1 Nombre del proyecto.....	2
1.1.2. Ejercicio en que se inició .....	2
1.1.3. Ejercicio en que se previó su conclusión .....	3
1.1.4. Clasificación de prioridad presidencial .....	3
1.1.5. Clasificación de seguridad nacional .....	3
1.1.6. Clasificación de reserva en materia de información pública .....	3
1.2 Marco normativo del Programa .....	3
1.3 Vinculación con la planeación .....	4
1.3.1 Vinculación con el Plan Nacional de Desarrollo.....	4
1.3.2 Vinculación con el Programa Sectorial .....	5
1.3.3 Programas de gran aliento.....	5
1.3.4 Federalismo y descentralización.....	5
1.3.5 Vinculación con el Programa Institucional .....	6
<b>II Proyecto de Ampliación de la Capacidad Aeroportuaria de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México</b> .....	6
2.1 Acciones en el 2001.....	8
2.2 Acciones en el 2002.....	10
<b>III Programa de Atención a la Demanda de Servicios Aeroportuarios en el Centro del País</b> .....	12
3.1 Subprograma: Ampliación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad México .....	13
3.1.1 Proyecto Ampliación y modernización de la Terminal 1.....	17
3.1.2 Proyecto Complementación del Sistema de Pistas y Rodajes .....	20
3.1.3 Proyecto Acciones complementarias .....	22
3.1.4 Proyecto Construcción de la Terminal 2 .....	25
3.1.5 Proyecto Reubicación de dependencias.....	29
3.2 Subprograma: Desarrollo de los Aeropuertos de Toluca, Puebla, Querétaro y Cuernavaca .....	32
3.2.2 Proyecto de Desarrollo del Aeropuerto de Puebla .....	40
3.2.3 Proyecto de Desarrollo del Aeropuerto de Querétaro .....	44
3.2.4 Proyecto de Desarrollo del Aeropuerto de Cuernavaca.....	46

# Presentación del Director General de ASA

## PRESENTACIÓN DEL DIRECTOR GENERAL

En el año 2004 Aeropuertos y Servicios Auxiliares recibió la instrucción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en su carácter de Coordinadora Sectorial, de proceder a determinar los programas o proyectos que por su relevancia debiesen ser objeto de un Libro Blanco, e informar de esta forma de las acciones, avances, resultados obtenidos, la observancia de la normatividad y el uso de los recursos públicos que ha realizado durante la gestión de la Administración 2000 – 2006.

Así en el marco de la nueva cultura de Transparencia y Rendición de Cuentas, fomentada y fortalecida por la actual administración, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, se dio a la tarea de elaborar e integrar sus Libros Blancos, con el propósito fundamental de informar a la sociedad y realizar de manera ordenada, confiable y transparente, la Entrega Recepción de la Administración Pública Federal 2000 – 2006.

Esto dio pauta a la integración del presente Libro Blanco que corresponde al “Programa de Atención a la Demanda de Servicios Aeroportuarios en el Centro del País”, que tiene como objetivo aumentar la capacidad del sistema aeroportuario a 58 millones de pasajeros, 30 millones en el AICM; 10 millones en el Aeropuerto de Toluca; 14 millones de los Aeropuertos de Guadalajara, Monterrey y Cancún, estos como centros distribuidores de tráfico. Convirtiéndose este Programa en el más importante de la Administración Federal el cual comprende las siguientes acciones:

- **Ampliación y Remodelación de la Terminal Internacional:** Comprende el establecimiento de un procesos de doble nivel: la planta baja para pasajeros de llegada y un primer piso para los de salida; un puente vehicular frente al edificio terminal internacional; la remodelación de 22,800 m<sup>2</sup>, aproximadamente; y la ampliación del edificio en 1 5,200 m<sup>2</sup>, aproximadamente.
- **Ampliación y Remodelación de la Terminal Nacional:** Comprende incrementar las áreas de sala de pre-espera y de documentación e instalar nuevas bandas de reclamo de equipaje.
- **Obras en áreas de movimiento:** Implica mejorar la operación del área de movimiento con la construcción de cinco nuevos rodajes.
- **Drenajes.** Comprende las obras para la ampliación del sistema de drenaje pluvial en la zona poniente del aeropuerto y vialidades de apoyo”.
- **Construcción de una segunda terminal de pasajeros:** Implica la reubicación de instalaciones de dependencias y entidades que ocupan el espacio destinado para la terminal.

Lo anterior con fundamento en el numeral 20.1 de los “Lineamientos para la Formulación del Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2000 – 2006, así como para la Elaboración e Integración de Libros Blancos”, y en base a la metodología que Aeropuertos y Servicios Auxiliares desarrolló en el 2004 para este propósito.

ARQ. ERNESTO JOSÉ VELASCO LEÓN  
AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES



## **Introducción**

El transporte aéreo es una herramienta indispensable para el desarrollo económico. Con la apertura económica experimentada en los últimos años, el peso estratégico del transporte aéreo se acrecentó significativamente en la zona centro del país. Esto generó una demanda adicional a la ya saturada infraestructura aeroportuaria, en especial al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM).

En esta administración, la acción del Sector Comunicaciones y Transportes para atender la demanda de servicios aeroportuarios en la zona centro del país ha comprendido dos fases: la primera, de 2000 a 2002, con los trabajos del Proyecto de Ampliación de la Capacidad Aeroportuaria de la Zona Metropolitana del Valle de México, que se proponía satisfacer la demanda mediante un nuevo aeropuerto ubicado en Texcoco, Mex. Éste sustituiría al AICM, en proceso acelerado de saturación.

La segunda fase, de 2003 a 2006, con una visión más amplia y de mayor alcance, se orientó a: la ampliación a su máxima capacidad del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México; la desconcentración de vuelos hacia los aeropuertos de Toluca, Puebla, Querétaro y Cuernavaca, conformando con ellos el Sistema Metropolitano de Aeropuertos; y la descentralización de parte de la demanda a los aeropuertos de Guadalajara, Monterrey y Cancún que operarían como distribuidores regionales (Hubs).

## **Objetivo del Libro Blanco**

En 2005, atendiendo las instrucciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de formular libros blancos de los proyectos más importantes, ASA tomó la decisión de integrar un Libro Blanco, incluyendo las dos fases de esta acción de gobierno, con el objetivo de presentar para fines de transparencia la relatoría de cómo éste se formuló, programó, presupuestó, autorizó, se llevó a cabo y en su caso, se cerró.

## **I Información general**

### **1.1 Identificación**

#### **1.1.1 Nombre del proyecto**

Programa de Atención a la Demanda de Servicios Aeroportuarios en el Centro del País.

#### **1.1.2. Ejercicio en que se inició**

2003.

### **1.1.3. Ejercicio en que se prevé su conclusión**

2007.

### **1.1.4. Clasificación de prioridad presidencial**

El Programa se incorporó al Sistema de seguimiento de Metas Presidenciales, con la meta: “Lograr la Ampliación y mejoramiento del AICM”. Asimismo, se incorporó al Sistema de Compromisos Presidenciales con la clave CT Folio 0004146. También, al sistema de evaluación del Sector Comunicaciones y Transportes.

### **1.1.5. Clasificación de seguridad nacional**

El programa no fue clasificado de seguridad nacional.

### **1.1.6. Clasificación de reserva en materia de información pública**

El Consejo de Administración de ASA acordó que las Carpetas Ejecutivas de sus sesiones y toda la documentación inherente a las mismas se reservase por un período de 2 años (Acuerdo CA-(SEP-03)13). En consecuencia toda la información sobre el Programa tratada en el Consejo de Administración quedó reservada por el periodo señalado.

## **1.2 Marco normativo del Programa**

Los principales ordenamientos jurídicos que rigen en materia de transporte aéreo y que, por lo tanto, constituyen el marco normativo jurídico del Programa, son los siguientes:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Tratados Internacionales (convenios).
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- Ley de Planeación.
- Ley Federal de las Entidades Paraestatales.
- Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal y su Reglamento.
- Ley del Servicio de Tesorería de la Federación.
- Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público y su Reglamento.

- Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos.
- Ley Federal de Procedimiento Administrativo.
- Ley de Ingresos de la Federación.
- Ley de Inversión Extranjera.
- Ley General de Población.
- Ley Federal de Competencia Económica.
- Ley Federal de Derechos.
- Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas y su Reglamento.
- Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su reglamento.
- Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.
- Ley General de Bienes Nacionales.
- Ley Agraria y su reglamento.
- Ley de Expropiación.
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental y su Reglamento.
- Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional.
- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Decreto por el que se modifica el similar que creó el organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares,
- Estatuto Orgánico de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Específicamente en materia aeroportuaria:

- Ley de Aviación Civil y su Reglamento.
- Ley de Aeropuertos y su Reglamento.

## **1.3 Vinculación con la planeación**

### **1.3.1 Vinculación con el Plan Nacional de Desarrollo**

En el Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006 se plantea una visión de largo plazo al año 2025. Dos de sus líneas de estrategia se vinculan directamente con el Programa: promover el desarrollo y la competitividad sectorial y crear infraestructura y servicios públicos de calidad en la actividad comercial.

### **1.3.2 Vinculación con el Programa Sectorial**

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006 plantea incrementar la accesibilidad y abatir los rezagos comunes a todo el Sector. Resalta una nueva estrategia de comunicaciones y transportes que responde a una visión integral que coordina acciones de distintas dependencias y organismos públicos y privados.

Se busca responder en el futuro próximo a una demanda de servicios cada vez mayor, en un entorno más competitivo y globalizado. El Programa Sectorial considera necesario profundizar la estrategia de cambio estructural.

### **1.3.3 Programas de gran aliento**

El Programa Sectorial considera, entre los siete programas de gran aliento, el del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, así como la continuación del proceso de apertura a la inversión en el sistema aeroportuario y la construcción de nuevos aeropuertos.

### **1.3.4 Federalismo y descentralización**

El Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006 plantea, como parte de la misión del Ejecutivo Federal, establecer una nueva cultura de gobierno basada entre otros aspectos en el federalismo.

Considerando que, de acuerdo al Programa Sectorial, un criterio central para el desarrollo de la nación es el desarrollo regional; y que el fortalecimiento del federalismo es una de las herramientas para combatir la desigualdad entre las regiones y promover una eficaz distribución de responsabilidades y recursos, que se traducirá en una adecuada prestación de servicios, la SCT se ha propuesto desarrollar una planeación estratégica y prospectiva, que conjugue los objetivos y metas nacionales con las políticas e iniciativas regionales, para contribuir al desarrollo del potencial de las entidades federativas en los asuntos de la competencia del sector y a consensuar el otorgamiento de recursos provenientes de fondos federales a los gobiernos locales.

La descentralización de funciones hacia los gobiernos estatales y municipales es un factor esencial. El Programa Sectorial señala que se profundizará el acercamiento con los otros órdenes de gobierno y se avanzará en el replanteamiento de los ámbitos de responsabilidad de cada uno de ellos.

Entre los objetivos que se propone alcanzar en este aspecto se halla: responder de manera más eficaz y oportuna a las necesidades particulares de las regiones y las comunidades del país, proporcionando infraestructura y servicios de comunicaciones y transportes de calidad.

Con el objetivo de contar con elementos estratégicos y administrativos que garanticen la viabilidad y continuidad de las acciones de descentralización, el Programa Sectorial plantea, como líneas de acción: promover la asignación de

concesiones para la construcción de aeropuertos a los gobiernos de las entidades federativas y a los ayuntamientos, cuando esto sea posible; estudiar la viabilidad de la participación de los gobiernos estatales, el federal y la iniciativa privada, en los aeropuertos que aún maneja ASA; promover la participación de ASA como socio estratégico; que el gobierno del estado invierta y promueva proyectos aeroportuarios bajo el marco de desarrollo regional y que la iniciativa privada aporte, además de capital, su visión empresarial.

### **1.3.5 Vinculación con el Programa Institucional**

El Programa Institucional de Desarrollo Sustentable de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, 2002-2006, establece que el transporte aéreo es una actividad básica para la integración económica, social y cultural del país y que ASA participa vinculando el desarrollo económico con el aeroportuario para responder adecuadamente a las necesidades del país en su conjunto.

El Programa Institucional plantea, entre los retos y oportunidades que se abren a ASA: optimizar el uso de las inversiones para aplicarlas en las instalaciones con problemas de saturación y operación; ampliar la capacidad aeroportuaria del país mediante un proyecto con visión y perspectiva de largo plazo; coadyuvar con la definición de opciones para el desarrollo de un nuevo aeropuerto para la Zona Metropolitana del Valle de México; impulsar el desarrollo sustentable de la infraestructura aeroportuaria y de combustibles que permita contar con aeropuertos modernos y eficientes que guarden el equilibrio con el medio ambiente.

## **II Proyecto de Ampliación de la Capacidad Aeroportuaria de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.**

Este Proyecto iniciado en el año 2000, constituye el antecedente directo del Programa de Atención a la Demanda de Servicios Aeroportuarios en el Centro del País. Su desarrollo fue el siguiente:

A finales de 1999, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México estaba cerca de saturarse y limitado para crecer dentro de sus linderos; por lo tanto, no estaría en condiciones de satisfacer la demanda en el mediano plazo. Los estudios indicaban la necesidad de construir un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México.

Al cierre de la administración 1994-2000, para dar continuidad al proyecto, el Consejo de Administración de ASA autorizó, a propuesta de la SCT y la SHCP, tramitar una ampliación presupuestal del programa de inversión de 1999 por 850 millones de pesos. Estos recursos se destinarían, mediante un fideicomiso, a la adquisición de los terrenos y la realización de obras para las nuevas instalaciones aeroportuarias de la Ciudad de México. El 23 de diciembre de 1999, se celebró el Contrato del Fideicomiso Nuevo Aeropuerto (FNA), quedando ASA como Fideicomitente; NAFINSA como Fiduciaria y como



Fideicomisarios, la propia ASA o quien ésta indicase. El 27 de diciembre de 1999, ASA traspasó al Fideicomiso los 850 millones de pesos.

Conforme al documento: Ampliación de la Capacidad Aeroportuaria de la Ciudad de México, la demanda había alcanzado casi la totalidad de la capacidad operativa del AICM, que no era posible redistribuirla, ni acomodarla sin afectar la calidad del servicio; que, de continuar las tendencias, la capacidad de operación del aeropuerto llegaría a su límite entre 2002 y 2003, y lo rebasaría en 2004. De igual forma, la capacidad de administrar la demanda de operaciones estaba ya muy limitada, dado que el crecimiento urbano había cancelado la opción de una nueva pista, por lo que era imposible la expansión del aeropuerto, que para atender la demanda a 15 años requeriría un sistema de operaciones simultáneas en tres pistas.

### **Justificación económica**

Se estimó que los costos de demora de aeronaves y pasajeros en 30 años ascenderían a 3,000 millones de dólares, equivalente a la inversión necesaria para un nuevo aeropuerto con tres pistas de operación simultánea.

### **Opciones de ubicación**

Se plantearon dos opciones de ubicación para el nuevo aeropuerto: una en Texcoco, Méx., un solo aeropuerto con tres pistas simultáneas; la otra, en Tizayuca, Hgo., un aeropuerto con dos pistas de operación simultánea que operaría conjuntamente con el AICM.

La SCT determinó, entre otros, los siguientes criterios de evaluación de las opciones: el cumplimiento de objetivos, el costo para los usuarios, el requerimiento de recursos públicos, la rentabilidad para la inversión privada, el costo de externalidades y la contribución al desarrollo sustentable en el entorno.

La evaluación determinó a Texcoco la opción más económica para el usuario y que optimizaba el uso de los recursos públicos, con un costo de las obras de 2,863 millones de dólares, contra 4,175 millones de dólares en Tizayuca. Se estimó que, en Texcoco, la aportación de capital privado podría ascender al 91%; mientras que, en Tizayuca, solo alcanzaría el 52%.

El estudio concluyó que la opción Texcoco permitía satisfacer con un solo aeropuerto la demanda esperada de largo plazo y era técnicamente factible. Fortalecía, además, el proyecto Lago de Texcoco. Su desarrollo era sustentable económica, social y ambientalmente. Minimizaba el costo para los usuarios y cumplía ampliamente con todos los criterios de decisión adoptados.

Por lo anterior, la SCT decidió que la opción más viable y conveniente era la de Texcoco. El nuevo aeropuerto se desarrollaría en 3966 has, con tres pistas para operaciones simultáneas, con el necesario nivel de seguridad. Se reforestarían 1,500 has, y plantarían 70 km. de barreras forestales.

## **Programa de instrumentación**

El programa inicial consideró doce actividades a realizarse en once meses calendario, cinco se consideraron críticas:

- 1 La realización de acuerdos SCT-DF-Estado de México para el desarrollo del proyecto.
- 2 Asegurar la reserva territorial.
- 3 La construcción de la barda perimetral.
- 4 Definir la estrategia de participación del sector privado.
- 5 Elaborar el Plan Maestro del nuevo Aeropuerto.

## **Presentación del proyecto**

El proyecto fue presentado el 26 de diciembre de 2000 al Presidente de la República, quien acordó se efectuaran los estudios complementarios y se concluyera la integración del proyecto considerándolo prioritario.

### **2.1 Acciones en el 2001**

En el año, el Comité Técnico del FNA establecido, como ya se dijo, para la adquisición de los terrenos y la realización de obras para las nuevas instalaciones aeroportuarias de la Ciudad de México, realizó cinco sesiones, cuatro ordinarias y una extraordinaria. En ellas, se tomaron acuerdos para pagar, con cargo a su patrimonio, diez estudios necesarios para complementar el proyecto del nuevo aeropuerto, por un monto de \$54,513,091.93 y \$697,748.00 USD.

Otras dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, como la Secretaría de Desarrollo Social, el Consejo Nacional de Población, el SENEAM, el CENAPRED y organizaciones gremiales como la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo de México y el Colegio de Pilotos Aviadores de México, llevaron a cabo estudios complementarios para el proyecto.

Los resultados de los estudios formulados para la determinación de las características y ubicación del nuevo aeropuerto fundamentaron el Dictamen Técnico que, el 17 de septiembre de 2001, expidieron las Direcciones Generales Adjuntas de Nuevos Proyectos y de Asuntos Jurídicos de ASA. En ese documento se señaló que:

Primero. Se determina que técnicamente es procedente la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en el sitio genéricamente denominado Texcoco.

Segundo. Se determina que se presente el material técnico elaborado por estas Direcciones Generales Adjuntas respecto de las medidas, superficies y colindancias de los terrenos de los núcleos agrarios a la Dirección General de

Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a fin de apoyar a esta dependencia, para que, en su caso y oportunidad, pueda realizar los actos necesarios para integrar los expedientes e ingresar, según determinación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las solicitudes de expropiación ante la Secretaría de la Reforma Agraria, de conformidad con la normatividad aplicable al caso, respecto de los terrenos de los núcleos agrarios antes citados.

### **Dictamen ambiental**

El 18 de septiembre de 2001, el Presidente del Instituto Nacional de Ecología informó al Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental de la SEMARNAT que, de acuerdo al estudio del PUMA y el escenario ambiental de los terrenos y sus posibles consecuencias sobre el medio ambiente y los recursos naturales, la construcción de la obra aeroportuaria era viable desde el punto de vista ambiental. También determinó que, con anterioridad al inicio de las obras aeroportuarias, se debería contar con la autorización en materia de impacto ambiental.

### **Expropiación de predios**

El 22 de octubre de 2001, se publicaron en el Diario Oficial de la Federación 41 decretos presidenciales mediante los cuales se expropiaban, por causa de utilidad pública, terrenos con una superficie total de 5,467-12-14.66 hectáreas, destinadas al proyecto del nuevo aeropuerto, en los Municipios de Chimalhuacán, Atenco y Texcoco del Estado de México.

Para la construcción y operación del nuevo Aeropuerto y sus obras complementarias, mediante seis decretos se expropiaron, a 2,076 ejidatarios con derechos acreditados, 2,063-20-02 hectáreas a favor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por las que se determinó una indemnización de \$210,435,781.20.

Para el establecimiento de áreas de recarga de acuíferos y la ampliación de obras hidráulicas del Plan Lago de Texcoco, mediante trece decretos se expropiaron, a favor de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, 3.328-05-52 hectáreas a 2,299 ejidatarios con derechos acreditados y una indemnización de \$325,786,411.60.

El importe de la indemnización se determinó con base en los avalúos de la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales, que establecieron el valor de \$250,000.00 por hectárea de riego y \$77,000.00 por hectárea de temporal.

Para la ampliación de los límites del actual Vaso del Lago de Texcoco, se expropiaron, mediante veintidós decretos, 75-86-60.66 m<sup>2</sup> correspondientes a otros tantos predios lotificados de propiedad particular. Los decretos establecieron que los montos de la indemnización serían determinados por avalúo que practicase la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales.

En congruencia con los anteriores decretos, el mismo día 22 de octubre de 2001, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Declaratoria de rescate de las concesiones para la explotación, uso o aprovechamiento de aguas nacionales, otorgadas por la Comisión Nacional del Agua. Se declaró de utilidad pública el establecimiento de áreas de recarga de acuíferos y la ampliación de obras hidráulicas del Plan Lago de Texcoco. Se afectaron 17 concesiones con un volumen de 6,515,628.00 m<sup>3</sup> a favor de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. El monto de la indemnización que correspondiera a los concesionarios sería determinado por la CABIN.

Los ejidatarios de Nexquipayac, Tocuila, San Mateo Atenco, Tocuila y San Francisco Acuesomac se manifestaron contra la expropiación e interpusieron cinco demandas de amparo. La defensa de los intereses del Gobierno Federal correspondió a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a otras instancias del Gobierno Federal. Aeropuertos y Servicios Auxiliares actuó en su carácter de tercero perjudicado.

### **Modificaciones al contrato del Fideicomiso Nuevo Aeropuerto**

Para continuar los trabajos del proyecto de construcción del Nuevo Aeropuerto, se requirió de diversas acciones, obras y estudios en la zona, así como de estudios y proyectos para el cambio de destino y utilización de los terrenos del actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

En el ejercicio 2001, a través del FNA, se fincaron, compromisos de pago para la realización de 11 estudios por \$57,034,995.02, más \$697,748.00 USD. En cumplimiento de los contratos y convenios respectivos, al 31 de diciembre de 2001 se pagaron \$53,941,267.96 y \$515,000.00 USD.

### **Evaluación de resultados**

En el ejercicio 2001, se propuso llevar a cabo 11 estudios técnicos complementarios para definir la viabilidad y ubicación final del nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y expedir los decretos que por causa de utilidad pública expropiasen las superficies necesarias para su construcción.

Los objetivos planteados se lograron plenamente. Sin embargo, se advirtió una creciente inconformidad social y fuerte oposición al Proyecto de las organizaciones ejidales, a la que se sumaron diversas organizaciones sociales.

## **2.2 Acciones en el 2002**

Durante el periodo, los esfuerzos se enfocaron a apoyar la ejecución de los decretos de expropiación, así como los trabajos necesarios para la elaboración del Plan Maestro del Nuevo Aeropuerto.

### **Contingencias de carácter social y político**

Los primeros seis meses del año se incrementaron las inconformidades de las organizaciones ejidales afectadas por la expropiación de los terrenos destinados a la ampliación de Ex Vaso del Lago de Texcoco y a la construcción del nuevo aeropuerto. También, la beligerancia de algunos grupos.

Asimismo, algunos de los municipios involucrados y el Gobierno del Distrito Federal presentaron ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación una controversia constitucional, en oposición al Proyecto.

### **Acciones realizadas**

ASA por su parte, continuó realizando los trabajos técnicos necesarios para llevar adelante el Proyecto.

### **Grupo Asesor**

El 5 de abril, el Director General de ASA autorizó la integración de un Grupo Asesor con ocho especialistas y cuatro instituciones, con el objeto de garantizar una adecuada preparación y evaluación técnica en los trabajos de la primera etapa del proyecto, entre otros aspectos, en el proceso de licitación del Plan Maestro.

El 9 de abril del 2002, el Comité Técnico del FNA, autorizó la realización del Plan Maestro con el siguiente objetivo: que el nuevo aeropuerto mantuviese en su desarrollo un equilibrio adecuado al crecimiento del tráfico, bajo un esquema de funcionalidad, seguridad, protección al medio ambiente, rentabilidad y comodidad para los usuarios, cumpliendo con las leyes y normatividades aplicables, tanto nacionales como internacionales.

El 16 de abril, se publicó la Convocatoria Pública Internacional 006 para la elaboración del Plan Maestro del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. En el Acto de presentación de proposiciones y apertura técnica, el 18 de junio, ante Notario Público se recibió la documentación de los licitantes:

En el mes de julio, se presentaron manifestaciones más beligerantes de los inconformes. La Suprema Corte de Justicia de la Nación cambió del 12 de julio al 16 de agosto una audiencia constitucional relativa a la controversia constitucional interpuesta por los municipios del Estado de México y el Gobierno del Distrito Federal.

El 22 de julio de 2002 los ejidatarios recibieron una nueva propuesta del Gobierno Federal, un precio de garantía de 50 pesos por metro cuadrado, superior a los 7 pesos con 20 centavos ofrecidos inicialmente en zona de temporal y los 25 pesos en zona de riego. Los líderes ejidales se comprometieron a presentar la oferta a sus comunidades.

A solicitud del Grupo Asesor y previa consulta a la SECODAM, dadas las circunstancias que se presentaban por la oposición al proyecto, se amplió el plazo para las etapas de apertura económica y fallo, fijándose éste para el 12 de agosto.

El 1 de agosto, la SCT emitió un comunicado de prensa en el que recapituló los trabajos realizados para la integración e implementación del Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, incluyendo la elección del sitio y la publicación de los decretos expropiatorios. Se refirió también a la inconformidad social de los núcleos agrarios y otras organizaciones y las acciones realizadas por el gobierno federal para negociar con los ejidatarios y a encontrar otras opciones convenientes para ampliar la base aeroportuaria del centro del país.

Al haberse acentuado la inconformidad social, el Presidente de la República decidió cancelar el Proyecto y para ello expidió, el 5 de agosto, cuatro decretos, publicados en el Diario Oficial de la Federación el martes 6 del mismo mes. Estos decretos abrogaron, de manera total, lisa y llana, los de fecha 21 de octubre de 2001 publicados el 22 de octubre del mismo año.

No obstante, por indicaciones de la SCT, ASA procedió de inmediato a realizar un análisis para determinar opciones alternativas para atender la demanda de servicios aeroportuarios de la zona centro del país.

### **Finiquito de compromisos**

La expedición y publicación de los decretos que abrogaron de manera lisa y llana los decretos expropiatorios obligó a la cancelación de la licitación pública internacional bajo reserva No. 09085002-015-02, relativa a la elaboración del Plan Maestro del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

El 11 de agosto de 2002, se informó a las siete empresas licitantes de la cancelación en los términos de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, y que se cubrirían los gastos no recuperables que, en su caso, procedieran. El 11 de marzo del 2003, el Comité Técnico del FNA autorizó el pago de los gastos no recuperables. Se procedió también al pago a los miembros del Grupo Asesor que participó en el proceso de la licitación pública y otros gastos.

## **III Programa de Atención a la Demanda de Servicios Aeroportuarios en el Centro del País.**

Cancelado el proyecto del nuevo Aeropuerto en Texcoco, la SCT solicitó a ASA que, en su carácter de entidad técnica aeroportuaria, desarrollara el Programa de Atención a la Demanda de Servicios Aeroportuarios en el Centro del País.

### **Puesta en marcha del programa**

El Programa fue presentado al Presidente de la República el 30 de mayo de 2003, quien autorizó su realización.

### **Objetivo del Programa**

Contar con la suficiente disponibilidad para atender la demanda de servicios aeroportuarios del centro del país en los próximos 25 años. Para lograrlo, se propuso aumentar la capacidad de atención del sistema a 58 millones de pasajeros: 30 millones en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México; 10 millones en el Aeropuerto de Toluca; 14 millones en el de Puebla; y 4 millones de los Aeropuertos de Guadalajara, Monterrey y Cancún, éstos como centros distribuidores de tráfico.

El Programa de Atención a la Demanda de Servicios Aeroportuarios en el Centro del País es el más importante de la administración federal en materia de infraestructura aeroportuaria.

Comprende dos subprogramas:

I Ampliación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

II Desarrollo de los aeropuertos de Toluca, Puebla, Querétaro y Cuernavaca

### **3.1 Subprograma: Ampliación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad México**

#### **Problemática del AICM**

- Continuos congestionamientos de aeronaves, especialmente en horas pico, por insuficiencia del área operacional.
- Concentración de las operaciones en el lado norte del sistema de pistas.
- Saturación de la terminal, en horas pico, en el área internacional, congestionamiento en las áreas de migración, recuperación de equipaje, aduana y vestíbulo de bienvenida a pasajeros.
- Saturación de la terminal en el área nacional, en horas pico, congestionamiento en bandas de recuperación de equipaje y en áreas de pre-espera.

Para atender esa problemática se planteó el siguiente:

#### **Objetivo General**

Aumentar, al máximo, la capacidad del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, para transportar 30 millones de pasajeros anuales, contribuyendo así a atender la demanda de servicios aeroportuarios del centro del país para los próximos 25 años. Para ello, se previeron las siguientes acciones:

1). Ampliación y Remodelación de la Terminal Internacional. Comprende el establecimiento de un proceso de doble nivel: la planta baja para pasajeros de llegada y un primer piso para los de salida; un puente vehicular frente al edificio terminal internacional; la remodelación de 22,800 m<sup>2</sup>, aproximadamente; y la ampliación del edificio en 15,200 m<sup>2</sup>, aproximadamente.

2). Ampliación y Remodelación de la Terminal Nacional. Comprende incrementar las áreas de sala de pre-espera y de documentación e instalar nuevas bandas de reclamo de equipaje.

3). Obras en áreas de movimiento. Implica mejorar la operación del área de movimiento con la construcción de cinco nuevos rodajes.

4). Drenajes. Comprende las obras para la ampliación del sistema de drenaje pluvial en la zona poniente del aeropuerto y vialidades de apoyo”.

5) Construcción de una segunda terminal de pasajeros. Implica la reubicación de instalaciones de dependencias y entidades que ocupan el espacio destinado para la terminal.

De acuerdo a lo anterior, el subprograma, se estructuró en cinco proyectos:

- Proyecto: Ampliación y Modernización de la Terminal 1
- Proyecto: Complementación del Sistema de Pistas y Rodajes.
- Proyecto: Acciones Complementarias del AICM.
- Proyecto: Construcción de la Terminal 2.
- Proyecto: Reubicación de Dependencias.

Para enmarcar el desarrollo del subprograma, se formuló el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, el que fue presentado en mayo de 2003 a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por la empresa Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, SA de CV, concesionaria del aeropuerto.

El Plan Maestro reconoció que en la imposibilidad de ampliar sus linderos, el aeropuerto tenía una capacidad tope, que podría ser alcanzada antes de diez años. A esa fecha, se hallaba cercano a la saturación en todos sus sistemas. El análisis estadístico de la demanda y sus tendencias mostró una demanda nacional con tendencia a la baja y una demanda internacional más estable.

En 2000, se habían atendido 21.0 millones de pasajeros nacionales (66%); y 7.1 millones de internacionales (34%). Con una tasa promedio de crecimiento en los últimos ocho años de 3.41% para los pasajeros nacionales y 5.51%, para los internacionales. La capacidad de operaciones comerciales anuales del AICM se determinó en 320 mil, la máxima entre 320 y 331 mil; y su nivel máximo absoluto de saturación en 350 mil. Se estimó que, de acuerdo a las estimaciones de la demanda, el sistema de plataformas tenía capacidad remanente de tres a cinco años.

En cuanto al edificio terminal, en horas críticas, la demanda de pasajeros era de 2,320 en el área internacional, con espacios para el proceso de pasajeros saturados y de 4,325, en el área nacional, con algunos espacios saturados. Los



accesos al aeropuerto y la vialidad interna contaban con capacidad remanente, pero la capacidad de los estacionamientos estaba rebasada.

De acuerdo al diagnóstico, el Plan Maestro del AICM propuso un nuevo modelo de operación aeronáutica para 30 MDP anuales, que consideraba: dividir el tráfico en dos terminales, cada una servida por la pista más próxima. La Terminal 1 procesaría 20 MDP por año y la nueva Terminal 2, 10 MDP.

El plan estableció para su desarrollo, entre otras premisas, las siguientes:

- La capacidad máxima del aeropuerto se estimaba en un rango de 30 a 32 millones de pasajeros anuales (MPA); 10 millones, pasajeros internacionales; y 20 millones, nacionales.
- El aeropuerto operaría a capacidad máxima por un futuro indefinido. La demanda excedente de pasajeros sería tomada, en un futuro cercano, por aeropuertos complementarios.
- El usuario debía recibir un servicio de adecuada comodidad y eficiencia.
- Las obras se realizarían en etapas, sin suspender los servicios, buscando equilibrio y armonía con la infraestructura existente.
- El aeropuerto operaría con mayor número de posiciones en contacto, del 55% al 95%.
- Desarrollar prioritariamente las obras no realizadas en los últimos años, a fin de alcanzar su máxima capacidad a la brevedad.
- Emplear tecnología de punta en las acciones de ampliación y modernización y atender las necesidades de tipo ecológico.

La ampliación del AICM y la aplicación del nuevo modelo requerían las siguientes obras:

- Ampliación y remodelación del edificio Terminal 1 en el área internacional, para procesar pasajeros a doble nivel.
- Ampliación y remodelación del edificio Terminal 1 en el área nacional.
- Mejoramiento del acceso al aeropuerto, de vialidades y drenajes.
- Varias calles de rodaje necesarias para dar fluidez a la operación de las aeronaves, para igualar la capacidad del sistema de calles de rodaje al sistema de las dos pistas.
- Construcción de la Terminal 2.
- Sistema de conexión entre la terminal 1 y la 2 para pasajeros y carga.

Adicionalmente, el Plan Maestro consideró la conveniencia de un rodaje de desahogo de la Terminal 1, pues el espacio aéreo no permitía más de dos pistas secuenciales.

El calendario de obras, con carácter inicial, consideró para:

**La Terminal 1.** En 2003, construcción de rampas y reubicación de acceso a estacionamiento nivel 7.24 y obra complementaria. En 2003-2004: en el área internacional: ampliación y remodelación del edificio, construcción de un puente doble nivel; en el área nacional: ampliación de la sala Bravo y del área de entrega de equipaje. En 2004: demolición del Edificio Torre, ampliación del ambulatorio, demolición del edificio del SENEAM, ampliación del acceso principal, ampliación de estacionamientos y zona de carga y base de mantenimiento para aerolínea.

**La Terminal 2.** En 2004: demolición y reubicación de hangares de servicios y autoridades, reubicación de compañía aérea en el actual hangar de SCT y algunas instalaciones de la FAM, construcción de Hangar para la Fuerza Aérea Mexicana, construcción de áreas de dormitorios y comedor, remodelación de la Terminal de AEROMAR y base de mantenimiento de AVIACSA, para reubicación de Marina; reubicación de hangares de la PGR, de la PFP y de la SCT, SAGARPA y SEGOB. También, construcción del helipuerto y servicios para helicópteros. En 2004-2005: obras de la nueva Terminal de carga y aduana y construcción de la Terminal 2, de su estacionamiento y vialidad de acceso. En 2005: áreas de servicio para taxis, pilotos, sobrecargos, arrendadoras de autos y servicios al pasajero, aerolíneas.

### **Estrategias de gestión**

La estrategia adoptada fue la participación de ASA como líder del proyecto y en la realización de las acciones y obras requeridas en el AICM, de acuerdo al Convenio de colaboración, celebrado en julio de 2003, con Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México SA de CV, con la intervención de la SCT, para efectuar inversiones en el AICM.

### **Financiamiento**

La estrategia de financiamiento consideró cuatro fuentes: Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México SA de CV, el Fideicomiso Nuevo Aeropuerto, la iniciativa privada y el Gobierno Federal.

Originalmente, para el periodo 2003-2005, se presupuestó un total de \$3,238.1 millones: 3.1% sería aportado por el AICM; 19.8%, por el Fideicomiso Nuevo Aeropuerto; 53.5%, por el Gobierno Federal y 23.5%, \$761.8 millones, sería de inversión privada.

El total de los recursos públicos previstos sería de \$2476.3 millones, 76.5% del total. Se preveía que la parte más significativa de los fondos, 53.9%, se invertiría en 2004; 26.4%, en 2005; y 19.6%, en 2003.

### **Autorización presupuestal**

El 1 de julio de 2003, la Unidad de Inversiones de la SHCP asignó clave al proyecto: "Acciones para Atender la Demanda de Servicios Aeroportuarios en

el Centro del País” y confirmó su registro en la Cartera de Programas y Proyectos de Inversión.

La Unidad Administrativa responsable fue la Dirección General Adjunta de Nuevos Proyectos, posteriormente Coordinación de las Unidades de Negocios de ASA.

### **3.1.1 Proyecto Ampliación y modernización de la Terminal 1**

#### **Año 2003**

Los hechos más relevantes de este Proyecto fueron los siguientes:

Se firmó el Convenio de Colaboración ASA y Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, SA de CV, para realizar inversiones en los terrenos concesionados.

Se realizaron las primeras acciones de construcción.

#### **Obra pública**

En el ejercicio 2003, se llevaron a cabo dos procedimientos de adjudicación de contratos de obra pública y servicios relacionados con las mismas por un monto de \$120,893,211.92. De este monto, en el ejercicio se realizaron pagos por \$7,069,458.57, quedando por ejercer \$113,823,753.35 para 2004.

#### **Cumplimiento de objetivos y metas**

En la información de avances, al cierre del año se informó de los siguientes:

##### **Terminal Internacional**

Construcción de rampa de acceso a estacionamiento: concluida; construcción de puente a doble nivel: 50% de avance; ampliación del edificio terminal, 30%; remodelación del doble nivel en el edificio, 30%.

##### **Terminal nacional**

Proyecto ejecutivo de la ampliación del Ambulatorio: concluido; ampliación del área de reclamo de equipaje nacional y en la zona de pre-espera Bravo: 2%.

#### **Año 2004**

En el 2004, los hechos más relevantes fueron:

El Plan Maestro del AICM fue aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil de la SCT; y se autorizaron recursos para proyectos ejecutivos del drenaje en Área de Movimiento y las Fases II y III de Ampliación Ambulatorio en el área nacional de la Terminal 1.

Entraron en operación las ampliaciones en el área de salida de los vuelos nacionales.

### **Obra pública**

Durante 2004, se llevaron a cabo procedimientos de adjudicación de contratos de obra pública y servicios relacionados, por un monto de \$180,689,711.00; se realizaron pagos por \$132,914,021.60, correspondientes a dos contratos celebrados en el 2003, y por \$54,635,235.27 de los contratos celebrados en 2004, quedaron por ejercer en 2005 \$129,123,947.21.

### **Cumplimiento de objetivos y metas.**

El desarrollo del proyecto enfrentó circunstancias que lo llevaron a modular su ritmo y reprogramarlo. La principal fue la insuficiente disponibilidad de recursos en el FNA, lo que hizo reprogramar licitaciones de obras para 2005 y, por lo tanto, reconsiderar plazos de terminación propuestos inicialmente.

Al final del año, en la ampliación del área internacional, el avance fue: 100% en la construcción del puente vehicular, en el acceso a documentación en la planta alta y en la primera fase de la remodelación para el proceso de pasajeros en doble nivel; 72%, en la segunda Fase: nueva área de migración y ampliación del área de equipaje. En el Área Nacional: 100% de avance en obras de ampliación en zonas de reclamo de equipaje y de pre-espera Bravo; en la Fase I de Ampliación del Ambulatorio, 81%; y en la Fase II, 21%. La demolición del Edificio Torre se había cumplido al 100%. Dada la antigüedad de más de 50 años de las instalaciones del AICM, hubo necesidad de obras inducidas en el turbosinoducto, en instalaciones eléctricas, de drenaje y agua potable.

Los avances en los trabajos se lograron sin suspender operaciones y cuidando afectar en lo menos posible a los usuarios. Requirieron de negociaciones con los prestadores de servicios, líneas aéreas, otros usuarios y constante relación con las autoridades aeronáuticas. La escasez en el mercado de materiales como el acero tuvo un impacto serio en el desarrollo y costo de las obras.

### **Año 2005**

Durante el ejercicio, los hechos más relevantes fueron los siguientes:

ASA realizó el Estudio Análisis Costo-eficiencia de la Terminal 1; se formalizó la segunda modificación al Convenio de Colaboración ASA y la concesionaria del aeropuerto, AICM, SA de CV, para incluir nuevas obras en el AICM; y se autorizaron \$166,750,000.00 para el proyecto ejecutivo y obra de drenaje pluvial (un túnel y cuatro colectores para enfrentar inundaciones en el área de movimiento, vialidad y acceso a la terminal, provocadas por hundimiento del suelo entre 25 y 35 centímetros por año); y \$23,000,000.00 para la adecuación y rehabilitación de subestaciones del Edificio Terminal.

El 29 de agosto, el Presidente de la República, acompañado del Secretario de Comunicaciones y Transportes, puso en funcionamiento las obras de

ampliación y modernización de la Terminal 1 del AICM, que significaron más de 90 mil m<sup>2</sup> de ampliación y remodelación; 129 mil m<sup>2</sup> de construcción para tres rodajes y dos plataformas; además de obras complementarias: 2.5 kilómetros de drenaje en instalaciones y vialidades, la rehabilitación del Cárcamo 4, la modernización de la subestación eléctrica para ayudas visuales y la rehabilitación de todo el edificio en 78 mil m<sup>2</sup>.

La ampliación significó más de 29 mil m<sup>2</sup> en vestíbulos, zonas de pre-espera, reclamo de equipaje, áreas comerciales, nuevos elevadores, escaleras eléctricas para conectar el estacionamiento y el hotel con el edificio; y en el área Internacional: un puente doble nivel para separar pasajeros de salida en el nivel superior y de llegada en planta baja y que las áreas habían crecido: 60% en la de documentación; 150% en la de Migración; 160% en reclamo de equipaje; la Aduana, duplicó su espacio y sus posiciones aumentaron de 10 a 18. Lo anterior incluyó la señalización integral de todas las áreas interiores y la exterior.

Con lo anterior, se cumplieron las metas del Proyecto de Ampliación y Remodelación de la Terminal 1.

### **Obra pública**

En el ejercicio 2005, se llevaron a cabo dos procedimientos de adjudicación de contratos de obra pública y servicios relacionados con las misma, por un monto total de \$52,016,237.55, se cancelaron -\$678,069.01, se pagaron a los contratistas \$17,462,251.85 y quedaron para el año 2006 \$33,875,916.68..

### **2006**

Durante el primer semestre de 2006, se llevaron a cabo 3 procedimientos de adjudicación de contratos de obra pública y servicios relacionados con las mismas por un monto de \$28,311,727.03, para la segunda etapa de remodelación de fachadas de los edificios nacional e internacional del AICM, se pagaron \$4,984,359.05 y quedaron por ejercer \$23,327,367.98.

El acumulado de 2003 al 30 de junio de 2006, muestra que para el Proyecto Ampliación y modernización de la Terminal 1 del AICM, se contrató obra pública por \$381,910,887.50, se celebraron convenios que aumentaron el monto de los contratos en \$37,738,343.61 y se cancelaron \$8,060.25, con lo que el monto contratado alcanzó \$419,641,170.85, se pagaron a los contratistas \$308,467,105.61 y quedó por ejercer la cantidad de \$111,174,065.24.

### **Seguimiento en el Sistema de Metas Presidenciales**

Al cierre del ejercicio 2005, se informó a la Dirección General de Planeación de la SCT de la terminación de las obras de la Terminal 1.

### **3.1.2 Proyecto Complementación del Sistema de Pistas y Rodajes**

#### **Año de 2003**

Los hechos más relevantes en el ejercicio fueron:

Se autorizaron: \$49.5 millones para proyectos y obras de nuevos rodajes; \$2.0 millones para un estudio de Restitución y levantamiento topográfico de 2 mil hectáreas; \$4.0 millones para un Estudio de drenaje sanitario y pluvial en el área de movimiento; y \$1.2 millones para un estudio Análisis para determinar la estrategia de operación del área de movimiento.

El proyecto incluyó la construcción de cinco rodajes: tres en el área de movimiento de la Terminal 1 y dos en la nueva Terminal, la 2. En ésta se tendría un sistema de doble rodaje para una operación más eficiente y menores tiempos de ocupación de las pistas en las maniobras de aterrizaje. Además de estudiar una solución definitiva para el drenaje del área de movimiento, donde los hundimientos diferenciales del subsuelo habían reducido su capacidad de funcionamiento, provocando la inundación de pistas y plataformas, en ocasiones la suspensión de operaciones, la renivelación de las franjas de seguridad de las pistas conforme a las recomendaciones internacionales.

La inversión estimada sería de \$274 millones: \$186.5 millones para la rehabilitación de pistas y \$38 millones para la ampliación de Calles de Rodaje.

En el periodo, se concluyeron: el Rodaje Golfo y los trabajos de restitución y levantamiento topográfico. El estudio de drenaje en áreas de movimiento llevaba 63% de avance.

#### **Obra pública**

En el ejercicio 2003, se llevaron a cabo 2 procedimientos de adjudicación de contratos de obra pública y servicios relacionados con las mismas, con cargo al patrimonio del FNA, por un monto de \$6,376,003.84; de ellos, se realizaron pagos por \$2,047,338.97, quedaron \$4,328,664.87 por ejercer para el 2004.

#### **Año de 2004**

Los hechos más relevantes fueron los siguientes:

La programación y autorización de recursos para estudios, proyectos ejecutivos y obras como: el Rodaje Coca; el sistema de drenaje del área de movimiento y de nivelación de franjas de seguridad; y el inicio de la primera etapa de Rodajes en la Terminal 2.

A finales del año, se elaboraba el proyecto ejecutivo para el área de pistas; se solicitaban recursos para concursar la obra de los colectores semiprofundos de las pistas; y AICM, SA de CV realizaba con recursos propios otros

subcolectores del gran proyecto de solución al drenaje del Aeropuerto; y se había alcanzado 100% de avance en los Rodajes Coca II y Golfo.

### **Obra pública**

En el ejercicio 2004, se realizaron pagos por \$4,224,902.67, correspondientes a saldos de contratos de 2003; quedaron \$103,762.20 por ejercer para 2005.

### **Cumplimiento de objetivos y metas**

Se alcanzó 100% de avance en las acciones siguientes Rodaje Coca II y Rodaje Golfo.

### **Año 2005**

Los hechos más relevantes fueron los siguientes:

El avance en la construcción del Rodaje Hotel y en la licitación y construcción de terracerías y pavimentos de concreto hidráulico y asfáltico, incluidos nuevos rodajes, en plataforma de aviación comercial para la nueva Terminal 2. En el periodo, se adjudicaron cinco contratos de obra pública.

### **Obra pública**

En 2005, se llevaron a cabo cinco procedimientos de adjudicación de contratos de obra pública y servicios relacionados con las mismas, por un monto de \$78,629,651.69, que se ampliaron en \$14,693,489.34. En relación a ello, se pagaron \$90,009,073.02 y quedaron \$3,314,068.01 por ejercer en 2006.

### **Año 2006**

Uno de los hechos más relevantes en el periodo enero junio de 2006 en materia de pistas y rodajes fue la autorización de recursos para las áreas operacionales de la Terminal 2, incluidos: construcción y reforzamiento de rodajes, elaboración de proyectos ejecutivos y adquisición e instalación de sistemas de ayudas visuales y luces para el aterrizaje de aeronaves en la Pista 05-I y del sistema de aterrizaje por instrumentos en la Pista 23-I del AICM.

### **Obra pública**

En el año 2003, se fincaron compromisos por \$6,376,003.84, se pagaron \$2,047,338.97 y quedaron pendientes de ejercer para 2004 \$4,328,664.87. En el año 2004, se pagaron \$4,224,902.67 y quedaron por ejercer para el 2005 \$103,762.20. En el 2005, no se realizaron pagos por lo que el saldo quedó para ejercer en 2006. Al 30 de junio de este último año no se realizaron pagos por lo que el saldo de \$103,762.20 continua por ser ejercido.

En el 2005, se contrataron obras por la cantidad de \$78,629,651.70, se celebraron convenios que aumentaron los montos en \$14,693,489.34, se pagaron \$90,009,073.03 y quedó un saldo por ejercer en 2006 de

\$3,314,068.01. Al 30 de junio de 2006 se firmaron convenios que aumentaron los montos contratados en \$191,858.34, se pagaron \$3,493,467.91 y quedó pendiente de ejercer la suma de \$12,458.44.

Del 1 de enero al 30 de junio de 2006 se fincaron compromisos por \$61,283,491.73, se pagaron \$2,030,659.17 y quedó pendiente de ejercer la suma de \$59,252,832.56.

### **3.1.3 Proyecto Acciones complementarias**

#### **Año 2003**

Las acciones complementarias del Subprograma de Ampliación del AICM son todas aquellas obras adicionales, accesorias o de apoyo, a las obras principales que se requirieron para aumentar al máximo la capacidad del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Los hechos más relevantes fueron los siguientes:

El otorgamiento de recursos para la realización de un Estudio Vial dirigido a analizar la demanda y soluciones viales asociadas a la operación del AICM, su adjudicación a contratista especializado; así como la autorización de estudios relacionados para el enlace de las salidas y llegadas del AICM con el distribuidor vial de Avenida Oceanía.

La contratación y presentación de la maqueta sobre la nueva arquitectura del AICM y la autorización de recursos para proyectos relacionados con la reubicación del SENEAM. En el ejercicio se pagaron a los contratistas \$2,298,562.07, el 100% del monto contratado.

#### **Cumplimiento de objetivos y metas**

Al finalizar 2003, se cumplió el objetivo de avanzar en el proceso de análisis de las soluciones viales, para cuyo efecto se contrató el Estudio vial, así como en la preparación de la reubicación de instalaciones del SENEAM. Ambas acciones se cumplieron.

#### **Año 2004**

Durante el ejercicio, tuvieron lugar los siguientes hechos:

La autorización de recursos para estudios, proyectos y obra para la construcción de los edificios para oficinas del SENEAM, así como para el estacionamiento que compartiría personal de ASA y el SENEAM.

#### **Cumplimiento de objetivos y metas.**

Al cierre de 2004, en cuanto a Acciones Complementarias se informó de un avance de 82% en la construcción del edificio de SENEAM y de 25% en su estacionamiento. También de la conclusión del Estudio Análisis de la demanda



y soluciones viales asociadas a la operación del AICM.

### **Obra pública**

En el ejercicio 2004 se realizaron 20 procesos de adjudicación de obra pública y servicios relacionados con las mismas, por un total contratado de \$228,422,250.91.

Se realizaron pagos por \$2,298,562.08, correspondientes a un contrato celebrado en el año 2003 y \$113,846,085.17, de contratos celebrados en 2004 para un total de \$116,874,727.81 y quedaron por ejercer \$113,846,085.17 en el 2005.

### **Año 2005**

Durante el ejercicio, tuvieron lugar los siguientes hechos:

La firma del segundo convenio modificatorio del Convenio de Colaboración ASA-AICM, SA de CV, con la participación de la SCT, donde se incluyeron estudios, proyectos y adquisiciones relativos al turbosinoducto, aeropasillos, un deflector y el tren interterminales.

La terminación del edificio del SENEAM y del estacionamiento a compartir con personal de ASA.

El inicio de la construcción de vialidades y la publicación de la convocatoria de licitación internacional del Transporte Interterminales.

La terminación del modelo de simulación y soluciones viales en el AICM, así como el inicio de la obra del Distribuidor Vial 1.

La autorización de recursos para la Segunda Etapa del Distribuidor Vial, la construcción del nuevo Turbosinoducto y del deflector para protección del tren interterminales, del área del Cuerpo de Rescate y Extinción de Incendios (CREI), así como los proyectos ejecutivos de abastecimiento de agua potable de la Terminal 2.

### **Participación de dependencias o entidades estatales o municipales**

El 20 de diciembre, los titulares de ASA y del Gobierno del DF firmaron un Convenio de colaboración específica para la construcción de dos distribuidores viales (8.5 kilómetros de longitud) destinados a mitigar el impacto vial de la ampliación del AICM.

### **Obra pública**

En el 2004, se establecieron compromisos por \$228,422,250.91 y se pagaron \$114,576,165.74. Para 2005, quedaron por ejercer \$113,846,085.17. De estos contratos, en el 2005 se celebraron convenios por \$28,676,654.99, se pagaron \$123,844,193.71 y quedaron por ejercer \$18,678,546.45 para el 2006.

En el 2005, se contrató la realización de obra pública y servicios relacionados con la misma por \$1,193,912,426.39, se convino su ampliación en \$11,822,398.59, se cancelaron \$45.11, se pagaron \$93,929,365.15; y, para el 2006, quedaron por ejercer \$1,111,805,414.72.

En materia de adquisiciones, en el año 2005, se celebraron y liquidaron dos contratos por la cantidad de \$2,190,136.94.

## **Año 2006**

### **Relación de hechos**

De enero a junio de 2006, los hechos más relevantes en materia de acciones complementarias fueron los siguientes:

Se autorizaron recursos para la construcción de una malla perimetral del AICM; la Vialidad de Servicio Interno del AICM; la vialidad pública de comunicación de las Terminales 1 y 2 del AICM; y para un Estudio de identificación de los impactos urbanos de las obras de crecimiento del AICM.

Asimismo, para trabajos extraordinarios de terminación del estacionamiento ASA-SENEAM; la construcción del Distribuidor Vial 2.

En el momento en que se redactaba este informe, se ponía en operación (20 de julio de 2006) el primer puente del Distribuidor Vial 1 del AICM.

### **Obra pública**

Al 30 de junio de 2006, se llevaron a cabo 43 procedimientos de adjudicación de contratos de obra pública y servicios relacionados con las mismas y 4 pagos directos por un monto total de \$762,612,139.57.

### **Resumen de obras y servicios por año.**

#### **Contratos y pagos**

En los años 2004, 2005 y al 30 de junio de 2006, se celebraron 114 contratos y 14 pagos directos, por la cantidad de \$2,187,245,378.94.

En el año 2003, se fincaron compromisos por \$2,298,562.07, mismos que quedaron pendientes de ejercer para 2004. En este año se pagaron \$2,298,562.07 con lo que se liquidó el contrato.

En el año 2004, se fincaron compromisos por \$228,422,250.91, se pagaron \$114,576,165.74 y quedaron pendientes de ejercer para 2005 \$113,846,085.17. En 2005 se celebraron convenios que aumentaron los montos en \$28,676,654.99 se pagaron \$123,844,193.71 y quedaron pendientes de ejercer para 2006 \$18,678,546.45. Al 30 de junio de 2006, mediante convenios se aumentaron los montos en \$3,593,426.41, se cancelaron

\$304,619.19, se pagaron \$10,577,984.40 y quedó pendiente de ejercer la suma de \$11,389,369.28.

En el 2005, se contrataron obras por la cantidad de \$1,193,912,426.39, se celebraron convenios que ampliaron los montos en \$11,822,398.59, se cancelaron \$45.11, se pagaron \$93,929,365.15 y quedó un saldo por ejercer para 2006 de \$1,111,805,414.72. Al 30 de junio de 2006 se aumentaron los montos en \$9,730,859.98, se pagaron \$386,480,350.98 y quedó pendiente de ejercer la suma de \$735,055,923.71.

Del 1 de enero al 30 de junio de 2006 se fincaron compromisos por \$762,612,139.57, se pagaron \$36,371,401.74 y quedó pendiente de ejercer la suma de \$726,240,737.83.

El acumulado de 2003 al 30 de junio de 2006, muestra que para el Proyecto Acciones Complementarias del AICM, se contrató obra pública por \$2,187,245,378.94, se celebraron convenios que aumentaron el monto de los contratos en \$53,823,339.97, se cancelaron \$304,664.30, con lo que el monto contratado alcanzó \$2,240,764,054.61, se pagaron a los contratistas \$768,078,023.79 y quedó por ejercer la cantidad de \$1,472,686,030.82.

### **3.1.4 Proyecto Construcción de la Terminal 2**

Como se ha expuesto, una línea estratégica para alcanzar el objetivo de ampliar el AICM a su máxima capacidad era la construcción de una nueva Terminal, la 2, en la zona oriente del aeropuerto, que permitiría descongestionar la terminal existente y dar un uso más eficiente de las dos pistas.

#### **Año 2003**

##### **Nuevo modelo de operación**

El Plan Maestro, presentado en mayo de 2003, que determinó un modelo de operación aeronáutica para atender 30 millones de pasajeros anuales, con dos terminales, servida cada una por la pista más próxima, 20 millones en Terminal 1 y 10 millones en la Terminal 2.

El nuevo modelo requería: la ampliación y remodelación del edificio Terminal 1, la construcción de la Terminal 2, así como la mejoría de los sistemas de pistas y rodajes y acciones complementarias que contribuyesen a dar un máximo de capacidad operativa al aeropuerto.

El 29 de mayo, se delineó la propuesta: Aumentar la capacidad de la terminal existente y construir una nueva Terminal (la 2) al oriente del aeropuerto, que mejoraría y haría más eficiente el flujo de aviones. La nueva Terminal contaría con 18 posiciones de aviones en el edificio y seis en plataforma remota; estacionamiento para tres mil automóviles; y transporte de pasajeros interterminales.

Se estimó preliminarmente el rango de inversión, previéndose que pudiese ser mixta: inversión privada y recursos federales. Se preveía, formular el proyecto ejecutivo y el plan de trabajo en 2003, lo que permitiría, de lograrse el financiamiento, iniciar la obra en 2004.

### **Estrategias de gestión**

En el caso específico de la Terminal 2, se decidió explorar alternativas mediante la participación de inversión privada.

Los hechos más relevantes en 2003 fueron:

La presentación del anteproyecto en junio, con especificaciones de la Terminal 2: 55,000 m<sup>2</sup> de edificación; vialidad de acceso; transporte de interconexión entre las terminales.

El inicio de las gestiones para la reubicación, inclusive a aeropuertos alternos como el de Toluca y Cuernavaca, de instalaciones de dependencias y entidades (Hangares) situadas en el espacio donde sería construida la Terminal 2 del AICM.

### **Obra pública**

En 2003, no se realizaron procesos de contratación de obras, pues conforme a los planes de trabajo no hubo asignación de recursos a la construcción de la Terminal 2.

### **Cumplimiento de objetivos y metas**

Durante 2003, se cumplieron las metas de formulación del anteproyecto de la Terminal 2, la determinación de los requerimientos y de iniciar y llevar adelante las negociaciones con las dependencias, entidades y empresas que ocupaban instalaciones en la zona donde se construiría la nueva Terminal.

### **Año 2004**

Al inicio del año, se determinó avanzar en la exploración de opciones de inversión público-privada. En particular, la de constituir un consorcio privado que hiciese las inversiones para construir, administrar y operar la T2, en donde ASA, en uso de sus facultades legales, actuaría como accionista. Se estimó que, de conformarse el Consorcio en junio de 2004, se tendría la T2 operando en marzo de 2006.

En el ejercicio, los hechos más relevantes fueron los siguientes:

La emisión de SEMARNAT del dictamen favorable de impacto ambiental sobre la Terminal 2.

La terminación del Dictamen Técnico, Económico y Ambiental de la Terminal 2 y su envío a la SHCP.

La publicación de la convocatoria pública para el Concurso Nacional de Arquitectura, Propuesta Conceptual de la Nueva Terminal 2 del AICM y la selección de finalistas y del ganador del concurso para elaborar el proyecto ejecutivo.

Al final del año, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público decidió que la construcción de la Terminal 2 se llevara a cabo con recursos públicos.

### **Obra pública**

Con recursos del FNA, en el ejercicio 2004 se llevaron a cabo 24 procedimientos de adjudicación de contratos de obra pública y servicios relacionados con las mismas, por un monto de \$12,345,550.17.

### **Obras y servicios relacionados con las mismas, contratados**

De los contratos celebrados en 2004, con un monto contratado de \$12,465,150.17 se pagaron \$10,183,248.86 a los contratistas. Quedando \$2,281,901.31 por ejercer para el 2005.

### **Cumplimiento de objetivos y metas**

Se cumplieron las metas de evaluar y determinar la opción más conveniente de financiamiento, realizar los estudios y proyectos necesarios e iniciar las obras en la Terminal 2

### **Año 2005**

Los hechos más relevantes fueron los siguientes:

El suministro de recursos por la SCT al FNA para el Proyecto Ejecutivo del Edificio Terminal 2.

La firma del segundo convenio modificatorio al Convenio de Colaboración ASA-AICM, SA de CV, con la finalidad de incluir la ejecución de obras de la Terminal 2.

La terminación, del Análisis Costo-Beneficio de la Terminal 2, en el cual se plantean las obras complementarias necesarias al Proyecto..

La publicación de la convocatoria de la licitación internacional para la cimentación de la Terminal 2 y la firma de los contratos de obra de cimentación de la Terminal 2.

La firma del contrato de crédito por 400 millones de dólares para financiar parte de las obras de la Terminal 2, otorgado por NAFIN y Banobras a AICM, SA de CV.

El Dictamen favorable de la SEMARNAT a la Manifestación del Impacto Ambiental, Modalidad Regional (MIA-R), de la Terminal 2, determinando la necesidad de un Plan de Manejo Ambiental de la Construcción y operación de la Terminal 2.

La adjudicación de la Licitación Pública Internacional para la construcción de los 23 Aeropasillos Telescópicos que darán servicio a la Terminal 2.

### **Obra pública**

Durante el periodo, se celebraron 36 contratos de obra pública y servicios relacionados con la misma, por un monto de \$2,294,223,121.73.

### **Recursos ejercidos en el 2005**

De los contratos celebrados en 2004, en 2005 se realizaron pagos por la cantidad de \$1,486,813.15, se liquidaron 5 contratos y 2 quedaron con saldos por ejercer para el 2006, por la cantidad de \$795,088.16.

De los 35 contratos celebrados en 2005 y un pago directo, se pagaron en el ejercicio \$3,661,066.40, con lo que se liquidaron 9 y el pago directo, el 25% con un importe de \$4,164,380.00, De los 25 contratos restantes, con un monto contratado de \$2,290,562,055.33, se pagaron a los contratistas \$158,586,289.74, el 6.92%, quedando por ejercer para el año 2006 la cantidad de \$2,131,975,765.59, el 93.08%.

Por lo que se refiere al ejercicio de los recursos, en el año 2004, se establecieron compromisos por \$12,465,150.17; se pagaron \$10,183,248.86 a los contratistas y quedaron \$2,281,901.31 por ejercer para el 2005. De estos contratos, en 2005 se pagaron \$1,486,813.15 y quedaron \$795,088.16 por ejercer para el 2006.

En el año 2005, se contrató la realización de obra pública y servicios relacionados con la misma por \$2,294,223,770.33, se cancelaron \$648.60, se pagaron \$162,247,356.14 y quedaron \$2,131,975,765.59 por ejercer para el 2006.

### **Cumplimiento de objetivos y metas**

EL 31 de diciembre de 2005, ASA reportó que se habían licitado los trabajos de cimentación, albañilería, acabados, instalaciones y equipamiento de la Terminal 2 y con ello se concluyeron 12 de 13 paquetes de licitaciones, que el 13 se licitaría durante el primer bimestre de 2006. Además, se reportó el inicio de la construcción del Distribuidor 1 y la contratación de la segunda fase de las vialidades del distribuidor de la T1, que se realizan en el marco de un Convenio ASA-GDF. Se informó que se habían alcanzado avances del 92%, en términos reales para el 2005.

### **Año 2006**

## **Relación de hechos**

Este año, los hechos más relevantes fueron:

La asignación de \$7,338 millones para obras de la Terminal 2.

La visita, en mayo, del Presidente de la República por las obras de la Terminal 2.

La Adquisición del sistema aeroportuario, interfases, equipamiento y servicios para la implementación del sistema de la Terminal 2.

El anuncio, en junio, de que la Terminal 2 iniciaría operaciones en octubre de 2006, con lo que se incrementará la capacidad del AICM para movilizar 32 millones de pasajeros.

El registro, en junio, de la Terminal 2 con la clave de identificación 059KDN001 ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, dentro del Programa de Ampliación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, SA de CV.

## **Obra pública**

Del 1 enero al 30 de junio, se llevaron a cabo 20 procedimientos de adjudicación de contratos de obra pública y servicios relacionados con la misma, por un monto de \$2,268,069,869.65.

## **Recursos ejercidos de 2004 a 2006**

De los 2 contratos celebrados en 2004, con saldos de \$795,088.15 por ejercer en el 2006, durante el primer semestre no se realizaron pagos por lo que continuaron en proceso.

De los 25 contratos celebrados en 2005, con saldos de \$2,131,975,765.59 por ejercer en el 2006, se realizaron pagos por la cantidad de \$973,015,954.83, con lo que se liquidaron 11 de ellos y 14 continuaron en proceso, con un saldo por ejercer de \$1,158,959,810.76.

De los 20 contratos celebrados en 2006, se realizaron pagos por la cantidad de \$17,554,653.49, con lo que se liquidaron 3 contratos. 17 contratos continuaron en proceso. Quedó pendiente de ejercer la suma de \$2,268,069,869.65.

El acumulado de 2004, 2005 y al 30 de junio de 2006, muestra que se contrató obra pública por \$4,574,758,790.15, se cancelaron \$648.60, con lo que el monto contratado alcanzó \$4,574,758,141.55, se pagaron a los contratistas \$1,164,488,026.48 y quedó por ejercer la cantidad de \$3,410,270,115.07.

## **3.1.5 Proyecto Reubicación de dependencias**

### **Año 2004**

## **Antecedentes del Proyecto**

De acuerdo al Plan Maestro del AICM, para construir la nueva Terminal 2 se hacia necesaria la demolición y reubicación de instalaciones y hangares ubicados en la zona donde se proyectó construirla. Por ello, el 8 de diciembre de 2003, se autorizaron \$158.6 millones para diversos Proyectos de Reubicación de Hangares del AICM.

Los hechos más relevantes fueron los siguientes:

El Consejo de Administración de ASA dio seguimiento en sus sesiones a los avances en el proceso de reubicación de instalaciones de la Fuerza Aérea Mexicana, de la UETAAM y del Centro AICM, entre otros; así como a la reestructuración de la plataforma, rodajes de acceso y terminación del hangar de la PFP en el aeropuerto de Toluca, la reubicación de la PGR en ese mismo aeropuerto y la terminación de la remodelación del hangar y oficinas para la SCT en Cuernavaca.

## **Obra pública**

En el ejercicio 2004, se llevaron a cabo procedimientos de adjudicación de contratos de obra pública y servicios relacionados con la misma, por un monto de \$196,981,050.60. De ello, se cancelaron \$59.97, se pagaron 58,871,952.64 para 2005.

## **Cumplimiento de objetivos y metas**

Al cierre del ejercicio, se informó del cumplimiento al 100% de las reubicaciones de FAM (UEETAM) dentro del AICM, de la PFP y la PGR a Toluca y de la SCT a Cuernavaca. Conforme al programa de junio a diciembre de 2004, se habían demolido 11 hangares. Asimismo, se habían realizado diversos trabajos de reubicación hangares.

## **Año 2005**

Los hechos más significativos en el ejercicio fueron:

Se terminaron las obras de la PGR en los aeropuertos de Cuernavaca, Guadalajara y AICM; las instalaciones, hangares y remodelación de plataforma de la SCT, SAGARPA y SEGOB y en el AICM.

Al final del ejercicio se habían demolido o desmantelado 50 hangares de un total de 68.

## **Obra Pública**

En el ejercicio 2005, de los contratos celebrados en 2004 con montos por ejercer de \$58,871,952.64, se formalizaron convenios que ampliaron los montos contratados en \$1,159,881.42, se cancelaron \$559,765.21, se pagaron \$51,750,259.93 y quedaron \$7,721,808.92 para ejercer en el 2006.



En el año 2005 se contrató la realización de obra pública y servicios relacionados con la misma por \$293,702,109.83, se convino la reducción de los montos contratados en -\$11,581,474.13, se cancelaron \$5,625.12, se pagaron \$196,679,411.31 y quedaron por ejercer \$85,435,599.27 para el 2006.

## **Año 2006**

### **Relación de hechos**

La autorización de recursos, entre otros, para la reubicación de instalaciones que interferían la construcción del Sistema de Transporte Interterminales (APM).

### **Obra Pública**

En el año 2004, se fincaron compromisos por \$196,981,050.60, se cancelaron \$59.97, se pagaron \$138,109,037.99 y quedaron pendientes de ejercer para 2005 \$58,871,952.64. En 2005 se celebraron convenios que aumentaron los montos en \$1,159,881.42, se cancelaron \$559,765.21, se pagaron \$51,750,259.93 y quedaron pendientes de ejercer para 2006 \$7,721,808.92. Al 30 de junio de 2006, se pagaron \$1,411,318.50 y quedó pendiente de ejercer la suma de \$6,310,490.42.

En el 2005, se contrataron obras por la cantidad de \$293,702,109.83, se celebraron convenios que redujeron los montos en \$11,581,474.13, se cancelaron \$5,625.12, se pagaron \$196,679,411.31 y quedó un saldo por ejercer para 2006 de \$85,435,599.27. Al 30 de junio de 2006 se redujeron los montos en \$10,178.72, se cancelaron \$2,910,885.78, se pagaron \$70,599,598.33 y quedó pendiente de ejercer la suma de \$11,914,936.44.

Del 1 de enero al 30 de junio de 2006 se fincaron compromisos por \$120,813,714.43, se pagaron \$64,476,991.56 y quedó pendiente de ejercer la suma de \$56,336,722.87.

El acumulado de 2004 al 30 de junio de 2006, muestra que para el Proyecto Reubicación de Dependencias del AICM, se contrató obra pública por \$611,496,874.86, se celebraron convenios que redujeron el monto de los contratos en \$10,421,592.71, se cancelaron \$565,450.30, con lo que el monto contratado alcanzó \$600,509,831.85, se pagaron a los contratistas \$523,026,617.61 y quedó por ejercer la cantidad de \$77,483,214.23.

### **Conclusiones del Subprograma de Ampliación del AICM**

Al finalizar junio de 2006, se había concluido el Proyecto de Ampliación y Modernización de la Terminal 1, en sus áreas internacional y nacional, y realizadas las obras correspondientes a la operación en el área de movimiento de dicha terminal: de su plataforma, pistas y rodajes, de los sistemas de drenaje de pistas y edificios.

De igual manera, se había concluido el edificio del SENEAM y del estacionamiento a compartir con el personal de ASA; y se avanzaba de manera acelerada en las labores de construcción de los edificios de la Terminal 2, del área de movimiento, plataformas fija y móviles, del turbosinoducto, deflector y del transporte interterminales, de los rodajes; así como de construcción de los distribuidores viales 1 y 2; y la adquisición del sistema aeroportuario, interfases, equipamiento y servicios para la implementación del sistema de la Terminal 2. El 20 de julio de 2006 se puso en operación el primer puente del Distribuidor Vial 1 del AICM.

En el periodo 2003, 2004, 2005 y hasta el 30 de junio de 2006, con recursos del Fideicomiso Nuevo Aeropuerto, para el Subprograma de Ampliación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, se fincaron compromisos por \$7,983,636,168.27 y se pagaron a los contratistas \$2,865,865,215.24 con lo que la inversión alcanzó el 35.89% y quedaron por ejercer \$5,117,770,953.04.

Adicionalmente, se realizaron obras relacionadas con la planta de combustibles: con recursos de ASA por un importe de \$2,041,614.40 y con recursos de FINFRA, por la cantidad de \$4,230,762.11 IVA incluido. La inversión en el AICM al 30 de junio de 2006, alcanzó la cantidad de \$2,872,137,591.75, tomando en cuenta las tres fuentes de recursos.

### **3.2 Subprograma: Desarrollo de los Aeropuertos de Toluca, Puebla, Querétaro y Cuernavaca**

Se determinó como propósito de este Subprograma: impulsar la desconcentración al mediano plazo de la demanda del AICM y la integración de un Sistema Metropolitano de Aeropuertos. Comprende cuatro proyectos.

- El Proyecto Desarrollo del Aeropuerto de Toluca.
- El Proyecto Desarrollo del Aeropuerto de Puebla.
- El Proyecto Desarrollo del Aeropuerto de Querétaro.
- El Proyecto Desarrollo del Aeropuerto de Cuernavaca.

El desarrollo de estos cuatro aeropuertos es complementario de la Ampliación del AICM y de los Programas de Descentralización de Tráfico Aéreo, con base en centros de distribución regional en que se convertirán los aeropuertos de Guadalajara, Monterrey y Cancún.

#### **Vinculación con la planeación**

Las acciones de Desarrollo de los Aeropuertos de Toluca, Puebla, Querétaro y Cuernavaca, como parte del Programa de Atención de la Demanda de Servicios Aeroportuarios en el Centro del País, se enmarcan en la visión de largo plazo del Plan Nacional de Desarrollo y en sus líneas de estrategia, como:

- Promover el desarrollo y la competitividad sectorial, mediante una oferta competitiva de servicios de transporte, la modernización y expansión de la infraestructura y la calidad en la prestación de los servicios.
- Crear infraestructura y servicios públicos de calidad, que favorezcan la internacionalización de los servicios de transporte.

Por su parte, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006 establece que se impulsará la descentralización de responsabilidades, funciones y recursos en el marco del federalismo, con énfasis en la sustentabilidad ambiental de los proyectos y obras. En particular, señala como área de oportunidad, el fortalecimiento de los programas con sentido regional. Reconoce a la infraestructura aeroportuaria como instrumento para impulsar el desarrollo, la inclusión social, detonar actividades productivas y contribuir a la integración nacional, al comercio entre centros de producción y consumo, así como a la articulación de cadenas productivas y corredores industriales.

También, el Programa Sectorial considera factor esencial la descentralización a los gobiernos estatales y municipales.

Por lo anterior, las acciones de desarrollo de los Aeropuertos de Toluca, Puebla, Querétaro y Cuernavaca, encuentran sustento en los objetivos del Programa, entre los que se halla el de:

*“responder de manera más eficaz y oportuna a las necesidades particulares de las regiones y las comunidades del país, proporcionando infraestructura y servicios de comunicaciones y transportes de calidad.”*

### **Ubicación en el Programa Institucional**

Entre las líneas estratégicas del Programa Institucional de Desarrollo Sustentable de ASA, 2002-2006, con las que se relaciona el Subprograma de desarrollo de los Aeropuertos de Toluca, Puebla, Querétaro y Cuernavaca, se hallan las de: optimizar la operación aeroportuaria de la red; coadyuvar con la SCT en la evaluación de los Planes Maestros y promover el desarrollo de recintos fiscales en aeropuertos internacionales de la red; conservar, remodelar y modernizar las instalaciones aeroportuarias; proporcionar infraestructura y servicios con elevados niveles de calidad, seguridad y eficiencia a pasajeros y público en general; y, en específico, llevar a cabo la modernización de los 26 aeropuertos de la red a cargo de ASA.

Asimismo, incorporar la inversión privada en los aeropuertos de la red ASA, en esquemas de alianza en donde ASA sea operador y los gobiernos estatales detenten la mayoría de las acciones, con participación de la iniciativa privada. Dar certidumbre a los inversionistas mediante reglas claras y condiciones competitivas.

Igualmente, generar acuerdos de coordinación con entidades federativas y dependencias del Gobierno Federal. Se señala que ASA dará soporte técnico

a la SCT, elaborará estudios técnicos y desarrollará proyectos para determinar la mejor solución para ampliar la capacidad aeroportuaria de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Aspecto éste vinculado directamente con el propósito de desarrollar los Aeropuertos de Toluca, Puebla, Querétaro y Cuernavaca.

### **Convenios Gobierno del Estado- ASA**

Para el desarrollo de los aeropuertos comprendidos dentro del Subprograma, ASA, con la autorización de la SCT, instrumentó la celebración de convenios con los gobiernos de los estados y, en su caso, con empresas de la iniciativa privada. Los convenios celebrados fueron los siguientes:

**Convenio de colaboración ASA-Gobierno del Estado de México**, de marzo de 2002. Su objeto: coordinar acciones para integrar el Aeropuerto Internacional de Toluca como centro aeroportuario de pasajeros y carga, detonador de desarrollo regional, al modernizar y mejorar sus servicios aeroportuarios, con participación de la federación, el Gobierno del Estado y particulares.

**Convenio de Coordinación y Concertación ASA-Gobierno del Estado de Puebla-Operadora Estatal de Aeropuertos, SA de CV**, con la participación de Operadora de Aeropuertos Internacionales, SA de CV. Firmado el 15 de noviembre de 2001, para el desarrollo, mejoramiento y modernización del Aeródromo Internacional “Hermanos Serdán”, como centro multimodal de pasajeros y carga, y detonador del desarrollo regional del Estado.

**Convenio de Administración ASA- Gobierno del Estado de Querétaro**, para la administración, operación y promoción del Aeropuerto de Querétaro.

**Convenio de colaboración ASA-Gobierno del Estado de Querétaro**, firmado el 12 de julio de 2002.

**Convenio ASA-Gobierno del Estado de Morelos para la administración, operación y conservación del Aeropuerto Mariano Matamoros**, firmado el 1 de junio de 1992.

## **3.2.1 Proyecto de Desarrollo del Aeropuerto de Toluca**

### **Año 2003**

En 2003, los hechos más relevantes fueron:

La conclusión de los proyectos ejecutivos de rehabilitación de las áreas operacionales y de ayudas visuales; y la escrituración de los bienes del Aeropuerto a favor de ASA.

La autorización de recursos del FNA para sufragar la elaboración del Plan Maestro del Aeropuerto de Toluca.

La constitución de Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca SA de CV, con 51 % de las acciones propiedad del gobierno del Estado y 49% de ASA, con el objeto social de llevar a cabo la administración, operación, construcción y/o explotación del Aeropuerto Internacional Adolfo López Mateos de la Ciudad de Toluca.

La terminación de los estudios de espacio aéreo, plan de negocios y factibilidad comercial, contratados por el Gobierno del Estado. ASA finiquitó su participación como asesor técnico en esta fase.

El incremento de las operaciones de la aviación comercial no regular, que aportaba 14% del total de ingresos de la red aeroportuaria de ASA.

El incremento en 11 y 18 por ciento, respectivamente, de enero a noviembre, de las operaciones y volumen de pasajeros en relación con el mismo periodo de 2002.

### **Proyecto de inversión**

Para el Desarrollo del Aeropuerto de Toluca, se planteó una inversión de \$274.0 millones en los rubros siguientes: elaboración del Plan Maestro del Aeropuerto, rehabilitación de la pista de despegue, ampliación de calles de rodaje y la remodelación de la Terminal.

En 2003, se llevó a cabo la Rehabilitación de Planta de Tratamiento de Aguas Residuales, con una inversión de \$161,141.06.

### **Cumplimiento de objetivos y metas**

El 19 de diciembre de 2003, se constituyó la Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, SA de CV; se protocolizó la transmisión de la propiedad del aeropuerto a título oneroso a favor de ASA y se concluyeron los estudios de espacio aéreo, plan de negocios y factibilidad comercial, contratados por el Gobierno del Estado. ASA finiquitó su participación como asesor técnico en esta fase.

### **Año 2004**

En el ejercicio, los hechos más relevantes fueron los siguientes:

La elaboración del Plan Maestro donde, entre otros, se incluyó en lo general la rehabilitación de la pista; el reforzamiento y ampliación de rodajes; ampliación del edificio terminal; complementación del rodaje paralelo; e inicio de operaciones de Continental Airlines con un vuelo regular diario y la autorización de recursos para las obras.

La autorización de los incentivos siguientes para promover el Sistema Metropolitano de Aeropuertos y atender la demanda en donde ésta se genera:

- 1) 100% de descuento en la tarifa de suministro en el combustible.

2) 100% de descuento, en el año uno, en los servicios aeroportuarios operativos, aterrizaje, plataforma, pernocta, abordadores mecánicos, aérocars (no incluye la revisión de pasajeros); y, de ahí, disminuirlo a 75% por el período remanente hasta el 30 de junio del 2006.

3) Incentivo por Pasajero de Salida de cien pesos en el año uno, y 75 pesos subsecuentemente hasta el 30 de junio del año de 2006.

El compromiso de la SCT de suministrar al aeropuerto recursos para las obras: ampliación y remodelación de los edificios terminal y de aduana; construcción del estacionamiento público; entubamiento de canales, camino perimetral, reforzamiento y adecuación del área operacional, incluyendo trabajos para categoría III y proyectos y supervisión para el aeropuerto; adquisición de terrenos.

La autorización de recursos para la adquisición de predios donde colocar un sistema largo de luces de aproximación y destello y garantizar la operación eficiente del equipo para trayectoria de planeo de CAT-III.

### **Obra pública**

En el 2004, con recursos del FNA se llevaron a cabo 12 procedimientos de adjudicación de contratos de obra pública y servicios relacionados con las mismas por \$251,594,244.36.

El ejercicio del presupuesto comprometido fue de \$157,699,726.40 y quedaron por ejercer para el 2005 \$93,894,517.96.

Adicionalmente con recursos de ASA, se realizó la obra Instalación de circuito cerrado de televisión; con una inversión de \$1,954,935.55.

### **Año 2005**

En el ejercicio, los hechos más relevantes fueron los siguientes:

La firma del Contrato por 20 años, prorrogable, de uso y aprovechamiento o usufructo entre ASA, en su carácter de propietario, y Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, SA de CV (AMAIT), en carácter de usufructuario, creada con objeto de administrar, operar, construir y explotar el Aeropuerto Internacional Lic. Adolfo López Mateos de Toluca, en el contexto del proyecto del Ejecutivo Federal "Programa de Atención de la Demanda de Servicios Aeroportuarios en el Centro del País", que incluye el Aeropuerto Internacional "Lic. Adolfo López Mateos".

El Contrato de usufructo autoriza a la Concesionaria para que, por sí o por conducto de terceros, preste los Servicios Aeroportuarios, Complementarios y Comerciales a los concesionarios y permisionarios de servicios de transporte aéreo. ASA se reservó la prestación de los servicios de almacenamiento, distribución, suministro, abastecimiento y succión de combustible a los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo, en tanto la SCT no determine lo contrario.

El otorgamiento del Gobierno Federal, por conducto de la SCT, del Título de Concesión a favor de Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca SA de CV, para la administración, operación, explotación y en su caso, construcción del aeródromo civil denominado Aeropuerto Internacional "Adolfo López Mateos", en Toluca, México.

La autorización del Consejo de Administración de ASA de prorrogar hasta el 30 de noviembre de 2006 los incentivos a líneas aéreas que establezcan nuevas rutas dentro del Sistema Metropolitano de Aeropuertos, así como otorgar incentivos a líneas aéreas, clientes directos de ASA, que establezcan nuevas rutas durante el año 2005, como sigue:

- Descuentos del 100% el primer año y de 75% el segundo, a las nuevas frecuencias de operaciones regulares y/o de fletamento que inicien o terminen en alguno de los Aeropuertos Complementarios, como los aeropuertos de Toluca, Puebla, Querétaro y Cuernavaca.
- Descuentos de \$100.00 por pasajero el primer año y \$75.00 el segundo, a los que vuelen en una Nueva Frecuencia de Operaciones Regulares o de Fletamento, siempre que el origen y/o el destino final del pasajero sea uno de los Aeropuertos Complementarios.
- Descuento del 100% en el factor de cobro de turbosina ("in to plane"), tanto en el Aeropuerto Origen como en el Aeropuerto Destino, a cada una de las Nuevas Frecuencias de Operaciones Regulares y de Fletamento que inicien o terminen en alguno de los "Aeropuertos Complementarios".

El incremento en 70.1% de los pasajeros internacionales que dio el comparativo enero a octubre 2005-2004 por los vuelos de *Continental* en Puebla y Toluca, y por *Air Madrid* en este último. En Toluca, *Interjet* tuvo un vuelo inaugural el 4 de diciembre con destino a Guadalajara-Monterrey y Cancún; *Click* el 8 con la ruta Toluca-Cancún-La Habana; y *Aerolitoral* el 14 con destino a Monterrey.

La visita el 1 de diciembre del Presidente de la República al Aeropuerto de Toluca, para entregar oficialmente obras como: la pista reforzada con la instalación del Sistema de Ayudas Visuales, ILS, Categoría III; canales entubados; plataformas y casetas para que SENEAM instale sus equipos de radioayuda; los caminos de servicio y perimetrales; el estacionamiento ampliado; la nueva Torre de Control, su camino de acceso y los edificios anexos; y la primera etapa de ampliación y remodelación del edificio de pasajeros. Y comenzar los trabajos de la segunda fase, que considera ampliar los edificios de autoridades y de la ex Aduana.

La determinación de las cuatro etapas para el desarrollo del Edificio Terminal y acciones complementarias:

- 1) La ampliación y remodelación del Edificio de Pasajeros, que corresponde a la etapa en proceso e incluye la parte del ambulatorio.

- 2) La ampliación y remodelación de la Ex aduana, para la cual se llevó a cabo el proceso de licitación. El fallo está programado para el 5 de diciembre.
- 3) La demolición de hangares y ampliación del Edificio de Pasajeros, con el propósito de ligar y unir todo el Edificio Terminal.
- 4) La Construcción del Edificio de Autoridades, en el cual se reubicarán la Administración del Aeropuerto, la DGAC y el SENEAM.

La ampliación y remodelación de 840 m<sup>2</sup> del Edificio Terminal que había incrementando su capacidad para atender trescientos mil pasajeros. Con la ampliación planteada a 4,300 m<sup>2</sup>, esa capacidad llegaría a un millón de pasajeros anuales. Las obras del edificio de la Ex aduana permitirán atender hasta un millón y medio de pasajeros al año.

### **Obra pública**

En el ejercicio 2005, con recursos provenientes del Fideicomiso Nuevo Aeropuerto, se celebraron 49 contratos y 9 pagos directos por un monto original de \$162,767,460.34.

En cuanto al ejercicio de los recursos, se señala que de los contratos celebrados el 2004 se formalizaron convenios que ampliaron los montos contratados en \$56,624,157.05, se pagaron \$128,764,487.64 y quedaron \$21,754,187.39 para ejercer en el 2006.

En el 2005, se contrató obra pública y servicios relacionados con la misma por \$162,767,460.34, se formalizaron convenios que aumentaron el monto contratado en \$10,419,896.71, se pagaron \$58,998,861.46 y quedaron \$114,188,495.59 por ejercer para el 2006.

Con recursos provenientes del presupuesto de ASA, se celebraron dos contratos Revisión técnica normativa del proyecto arquitectónico e ingenierías para las instalaciones de apoyo a líneas aéreas y Desarrollo del proyecto ejecutivo para las instalaciones de apoyo a líneas en el aeropuerto de Toluca, Edo. México por la cantidad de \$1,465,780.56, IVA incluido, de esta cantidad se pagaron \$1,203,470.04 y quedaron por ejercer \$262,310.52.

Con recursos provenientes del FINFRA, Se celebraron 3 contratos: Construcción de la nueva torre de control y edificio anexo, Dirección arquitectónica en obra para el proyecto de la torre de control, y Construcción de fosa séptica para la nueva torre de control y obras complementarias por un monto de \$26,928,756.82, IVA incluido, estos compromisos se pagaron al 100%.

### **Año de 2006**

En el Programa 2006, en el Aeropuerto de Toluca se programó llevar a cabo la segunda etapa del Edificio Terminal, la ex-aduana, y el edificio de Autoridades Aeronáuticas.



Entre los hechos más relevantes, se encuentran los siguientes:

La ampliación a los recursos autorizados para la Construcción del Edificio de Autoridades Aeronáuticas y Obras Complementarias, la construcción de casetas y ductos para equipamiento de SENEAM, así como para la adquisición de terrenos cercanos al Aeropuerto para poder instalar nuevos equipos de ayudas visuales y a la navegación y garantizar la eficiente operación del equipo para trayectoria de planeo CAT-III.

La firma, el 9 de junio de 2006, entre ASA y Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, SA de CV (AMAI), del Contrato de Prestación de Servicios de Asistencia Técnica y Consultoría para la Operación y Administración, del Aeropuerto Internacional "Adolfo López Mateos" de Toluca. El contrato tiene vigencia de 15 años. Sus términos y condiciones se podrán revisar anualmente, podrá ser renovado por periodo igual y las veces que resulte necesario.

### **Obra pública**

Del 1 de enero al 30 de junio de 2006, se llevaron a cabo 10 procedimientos de adjudicación de contratos de obra pública y servicios relacionados con las mismas por un monto total de \$34,519,437.53, realizaron pagos por la cantidad de \$23,525,854.08, quedando por ejercer la cantidad de \$11,018,883.45.

De los contratos celebrados en 2004, con saldos por ejercer de \$21,754,187.39 se pagaron \$27,339,194.47, y quedaron por ejercer \$21,633,528.53.

De los contratos celebrados en 2005, con saldos por ejercer de \$114,549,386.12, se pagaron \$63,412,684.96 y quedaron por ejercer \$51,692,835.58.

Con recursos del FINFRA, se pagaron \$2,792,170.54 de 1 contrato celebrado en 2005 y quedó por ejercer la cantidad de \$42,866.96.

La inversión de las tres fuentes de recursos en el año 2006 sumó \$117,069,904.05.

### **Cumplimiento de objetivos y metas**

De las cuatro etapas que comprende el proyecto para atender la demanda esperada en los próximos 10 años, la primera fue concluida en diciembre de 2005. Incluyó la rehabilitación total de la pista, rodajes y plataformas, la instalación de ayudas visuales para la categoría III, asimismo la construcción de una nueva torre de control, además de una primera ampliación al edificio terminal.

La segunda etapa, que inició en enero de 2006, consistió en la adecuación de los hangares contiguos al edificio original, con lo que el edificio terminal crecerá de 1,700 m<sup>2</sup> a 11,600 m<sup>2</sup> y tendrá capacidad para atender 1.8 millones de

pasajeros al año y 850 en hora pico. El pasillo principal del aeropuerto, que contará con un nuevo edificio para autoridades, crecerá a más del doble de su tamaño; el área de restaurantes se ampliará en 20%; y el número de cajones de estacionamiento crecerá de 600 a 900. El área operativa se incrementará de cinco a siete posiciones para la ubicación de aeronaves.

La tercera etapa, que se construye de manera simultánea, comprende el crecimiento del edificio terminal a 20,000 m<sup>2</sup>, se terminará en junio del presente año. Se habilitarán nuevas salas de última espera, bandas de reclamo de equipaje, nuevas áreas de documentación y el número de posiciones para aeronaves crecerá a 13. Con estas obras se tendrá una capacidad instalada para atender a 3.2 millones de pasajeros al año y hasta 1,450 pasajeros en hora crítica.

La inversión requerida en las tres etapas será del orden de 600 millones de pesos.

La cuarta etapa de ampliación estará a cargo de la empresa Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, posibilitará el crecimiento del AIT hasta los 25,000 m<sup>2</sup>, con todos los servicios necesarios para atender hasta 4.1 millones de pasajeros anualmente, esta fase de obra podría iniciar su construcción hacia finales de 2006.

### **3.2.2 Proyecto de Desarrollo del Aeropuerto de Puebla**

#### **Año 2003**

Los principales hechos fueron:

El anuncio, el 26 de junio, de que se invertirían 10 millones de dólares en el aeropuerto de Puebla —la mitad sería inversión pública y la mitad privada— a fin de mejorar el edificio terminal, crear un recinto fiscal, rehabilitar la pista, los rodajes y la plataforma y mejorar las vialidades de acceso; que ASA había entregado el proyecto ejecutivo de rehabilitación de áreas operacionales; y que la ejecución del proyecto estaría a cargo de Operadora Estatal de Aeropuertos, SA de CV.

A esa fecha, en el programa de obras de Aeropuertos de la SCT, el Aeropuerto de Puebla tenía un avance de 50% en el Estudio de evaluación estructural de pavimentos en áreas operacionales, así como en la notificación de PCN y el proyecto ejecutivo para rehabilitación de todos los elementos de operación terrestre.

#### **Cumplimiento de objetivos y metas**

Al cierre del ejercicio, en el Sistema de Metas Presidenciales se reportó que habían concluido el Proyecto Ejecutivo para la rehabilitación de áreas operacionales y la Asesoría técnica para el desarrollo de los estudios de factibilidad para la modernización del Aeropuerto y establecimiento de un

centro de carga y que la construcción de caminos de acceso se hallaba en proceso.

## **Año 2004**

Los hechos relevantes fueron:

El señalamiento en el Consejo de Administración de ASA de que las metas en el Aeropuerto de Puebla eran: la Rehabilitación de la pista, los rodajes y plataforma; la construcción del recinto fiscal; la mejoría de las vialidades de acceso; y el inicio de las operaciones de Continental Airlines con un vuelo diario.

La aprobación del Consejo de Administración de ASA para que los bienes muebles, adeudos de luz y de agua del Aeropuerto de Puebla fueran pagados a ASA por Operadora Estatal de Aeropuertos, SA de CV, mediante la capitalización de pasivos vía un aumento del capital social de dicha sociedad.

La realización de la Asamblea Ordinaria de accionistas de Operadora Estatal de Aeropuertos, SA de CV, a fin de: reestructurar su capital social e incorporar a ASA como accionista; reformar su estatuto social; nombrar el Consejo de Administración y los Comisarios propietarios y suplentes; y resolver a más tardar en 30 días hábiles sobre la integración de los Comités Operativo y de Adquisiciones y Contratos y de Auditoría.

La incorporación de ASA en carácter de accionista de Operadora Estatal de Aeropuertos SA de CV (OEA) y que los adeudos de Operadora a ASA por 4.3 millones de pesos serían registrados como aportaciones para futuros aumentos de capital.

La terminación de los estudios de ampliación del Aeropuerto de Puebla; el inicio de los procesos de licitación pública para la mejoría de vialidades de acceso; la programación de los trabajos de rehabilitación de pistas, rodajes, plataformas y construcción del recinto fiscal; la decisión de Continental Airlines de iniciar vuelos directos a Houston desde los aeropuertos de Puebla y Toluca; además de que otras aerolíneas estaban por confirmar propuestas de atención a más de 15 ciudades desde ambas ciudades para, a finales de 2004, llegar a 80 vuelos diarios, conectándolas 200 destinos internacionales.

## **Cumplimiento de objetivos y metas**

Al cierre del ejercicio, se reportó al Sistema de Metas Presidenciales que las acciones planteadas para el 2004 se habían cumplido al 100%.

## **Año 2005**

En el ejercicio, los hechos más relevantes fueron los siguientes:

La elaboración del Programa Maestro de Desarrollo del Aeropuerto Internacional de Puebla, en el que se determina un mercado potencial de más

de cinco millones de residentes/consumidores de Puebla y los estados circunvecinos, que parece no estar siendo servido de manera apropiada por el congestionamiento del AICM; un mercado real de 1.8 millones que ya utilizan el AICM; y le calcula, para 2023, una demanda de 3,150,000 pasajeros. Con el Programa Maestro, se pretende el óptimo desarrollo del aeropuerto para pasajeros y carga, con inversión pública y privada entre los años 2003 a 2023, en cinco periodos de cuatro años cada uno.

El otorgamiento del Gobierno Federal, por conducto de la SCT, a Operadora Estatal de Aeropuertos, S. A. de C. V. (OEA), la concesión para administrar, operar, explotar y en su caso, llevar a cabo construcciones en el Aeropuerto de Puebla, "Hermanos Serdán".

El incremento, de enero 2004 a julio 2005, en 87.3% de los pasajeros internacionales y de 10.3% en las operaciones.

La prórroga al 30 de noviembre de 2006 del esquema de incentivos a líneas aéreas clientes directos de ASA y que establezcan nuevas rutas en Cuernavaca, Querétaro, Puebla y Toluca.

El incremento en 70.1% de los pasajeros internacionales por los vuelos de *Continental* en Puebla y que en septiembre había iniciado operaciones *A Volar* con vuelos a Hermosillo, Acapulco y Tijuana.

Las políticas de incentivos y la modificación al Catálogo de Rentas, establecidos por el Consejo de Administración de Operadora Estatal de Aeropuertos, SA de CV, en el sentido de que el Aeropuerto de Puebla sea siempre igual o más barato en un 10% que el AICM y la autorización de un descuento de 30% en el TUA para un nuevo vuelo a Villahermosa, Tabasco.

La autorización del Consejo de contratar la elaboración del Plan de Mercadotecnia para el desarrollo de nuevas rutas. Al respecto Aeroméxico había presentado carta de intención para establecer vuelos diarios a Monterrey y Guadalajara.

La disponibilidad de \$55,919,606.00 para la rehabilitación de la pista mediante suscripciones accionarias del Gobierno del Estado por \$11,664,000.00; de la OAI por \$29,482,750.00; y de ASA por \$14,754,735.00, sumando \$55,901,485.00, con un calendario de aportaciones de junio a octubre.

La autorización del Consejo de Administración de Operadora Estatal de Aeropuertos, SA de CV para adquirir equipo de detección de explosivos con un costo de \$5.7 millones y la rehabilitación del estacionamiento, calles y accesos adicionales con un costo \$1.9 millones, financiándolos con la recuperación del IVA de la rehabilitación de la pista.

La participación de los incentivos de ASA en tarifas por Servicios Aeroportuarios Operativos, a las Nuevas Frecuencias de Operaciones Regulares y/o de Fletamento. Así como descuentos en las tarifas de los Servicios Aeroportuarios Operativos, aplicables a las Nuevas Frecuencias de

Operaciones Regulares y/o de Fletamento que inicien o terminen en alguno de los Aeropuertos Complementarios (los de Toluca, Puebla, Querétaro y Cuernavaca); descuento en el factor de cobro de turbosina, así como los incentivos a los pasajeros: que vuelen en una Nueva Frecuencia de Operaciones Regulares o de Fletamento.

La autorización por el Consejo de Administración de Operadora Estatal de Aeropuertos, SA de CV de la primera etapa del Centro Logístico de Carga, la formulación del proyecto ejecutivo y la obtención de los permisos respectivos para el inicio de la segunda etapa.

### **Obra pública**

Con recursos de ASA, en el ejercicio se celebraron 3 contratos: Caracterización de suelo en planta de combustible, Drenaje industrial de la estación de combustible y Supervisión técnica y administrativa y control de calidad de la obra: drenaje industrial de la estación de combustibles con una inversión de \$2,829,561.73 IVA incluido.

Por su parte, Operadora Estatal de Aeropuertos SA de CV invirtió \$58.1 millones en el 2005, en infraestructura para el aeropuerto.

### **Año 2006**

De enero a junio, los hechos más relevantes fueron los siguientes:

El informe comparativo enero-abril 2006 con 2005 reportó aumentos a 44.5% en pasajeros y 37% en operaciones dentro del Sistema Metropolitano de Aeropuertos. Pasajeros y Operaciones, entre otras razones debido a la entrada de nuevas aerolíneas comerciales como A Volar en el Aeropuerto de Puebla:

El inicio en junio de las operaciones de Aerolíneas Mesoamericanas, con un vuelo Guadalajara a Puebla.

Los incrementos en el primer trimestre 2006/2005 en el número de pasajeros (59%), las operaciones (18%); y en la carga (49%).

Los incrementos en el primer trimestre de 2006 en relación con el mismo periodo de 2005 de los ingresos (26%), los egresos (23%) y el superávit del 139%.

La presentación, en junio, del proyecto del Centro Logístico Aeroportuario, con una inversión para el Recinto Fiscal, Almacenes Fiscalizados y Oficinas de Administración, del orden de los 57.8 millones de pesos y un periodo de ejecución de un año. En la primera etapa, este Centro tendría 26 mil 30 m<sup>2</sup> y capacidad para almacenar 10 mil 950 toneladas. Para 2023, se estima que la superficie crezca a 150 mil m<sup>2</sup> y su capacidad de almacenamiento a 96 mil 428 toneladas.

### **Cumplimiento de objetivos y metas**

En este aeropuerto se modernizó y reconstruyó la infraestructura aeroportuaria, se informó del inicio del centro logístico de carga. Las aerolíneas comerciales realizan vuelos regulares cotidianamente.

### **3.2.3 Proyecto de Desarrollo del Aeropuerto de Querétaro**

#### **Año 2003**

En el ejercicio, sobresalieron los siguientes hechos:

La terminación de los proyectos de la primera etapa de obras en el Aeropuerto y el planteamiento de una segunda etapa para el desarrollo del edificio terminal de aviación comercial.

El planteamiento del programa de obras, que comprendió: construcción de la Torre de control (42 m de altura); del área del Cuerpo de Rescate y Extinción de Incendios; y el Edificio de Aviación General y del área de operación con las obras en rodajes, para ayudas visuales, VOR, drenaje y suministro de energía eléctrica, entre otros.

La protocolización de la escritura constitutiva, con duración de 100 años, de la empresa estatal mayoritaria Aeropuerto Intercontinental de Querétaro SA de CV, para la construcción, administración, operación y explotación del Aeropuerto Intercontinental de Querétaro y prestar servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales.

#### **Obra pública**

Con recursos de ASA, en el 2003, se inició la construcción de la estación de combustible con inversión de \$14,383,185.77.

#### **Cumplimiento de objetivos y metas**

En la Ficha técnica de seguimiento del Sistema de Negociación de Metas y Compensación por Resultados, Transporte Aéreo y Aeropuertos, del 31 de diciembre de 2003, enviada por ASA a la Presidencia de la República, señala el programa de obras se cumplió al 100% conforme lo establecido por el Gobierno del Estado de Querétaro.

#### **Año 2004**

En el ejercicio resaltaron los siguientes hechos:

El diagnóstico que determinó las acciones previas a la operación del Nuevo Aeropuerto Intercontinental de Querétaro, como la nivelación de franjas de seguridad de pista; vialidades, edificios y Estación de Combustibles; la terminación del estacionamiento, de los señalamientos, la iluminación en plataforma, red de telefonía y datos, así como la adecuación del edificio terminal, su equipamiento y limpieza.

La elaboración del Plan Maestro del Aeropuerto Intercontinental de Querétaro, (AIQ).

La terminación entre enero y abril de la prueba y revisión de ayudas visuales y subestaciones eléctricas, instalaciones de combustible (proyectadas y construidas por ASA).

La terminación de los trabajos relativos a: estudios de resistencia de pavimento, índice de perfil y coeficiente de fricción; levantamiento topográfico y proyecto ejecutivo de adecuaciones del aeropuerto.

El otorgamiento, el 17 de noviembre, por el Gobierno Federal del Título de Concesión, por cincuenta años, a la empresa estatal mayoritaria Aeropuerto Intercontinental de Querétaro SA de CV, para la administración, operación, explotación y, en su caso, construcción del Aeródromo Internacional de referencia.

La determinación de cerrar el 27 de noviembre las actividades del aeropuerto Fernando Espinosa Gutiérrez y de iniciar el 28 de noviembre la operación del Nuevo Aeropuerto Intercontinental de Querétaro.

### **Obra pública**

Durante 2004, ASA se terminó la construcción de la estación de combustible del Nuevo Aeropuerto Intercontinental, con un inversión adicional de \$2,062,807.34, para un total invertido de \$16,445,993.11.

### **Inauguración**

El 10 de diciembre, el Presidente de la República inauguró el Aeropuerto Intercontinental de Querétaro.

### **Año 2005**

Los más relevantes hechos en 2005 fueron los siguientes:

La apertura de Continental de un vuelo diario a Los Ángeles, California, EUA.

La autorización del Consejo de Administración de ASA para que Aeropuerto Intercontinental de Querétaro, SA de CV, adquiriese sin licitación, por \$2,084,230.00 (Avalúo de Banobras), la mayor parte del mobiliario y equipo que era utilizado en el antiguo Aeropuerto "Fernando Espinosa".

La autorización del Consejo de Administración de ASA, ya mencionada en los otros aeropuertos de prorrogar hasta el 30 de noviembre de 2006 los incentivos a líneas aéreas que establezcan nuevas rutas dentro del Sistema Metropolitano de Aeropuertos, así como otorgar incentivos a líneas aéreas, clientes directos de ASA, que establezcan nuevas rutas durante el año 2005.

La aprobación del Consejo de Administración de Aeropuerto Intercontinental de Querétaro, SA de CV de la ampliación presupuestal de recursos propios para la adquisición del detector de explosivos (rayos x), por un monto de \$550,000.00 USD; del Proyecto de Presupuesto y Programa Operativo Anual 2006 y la instalación de la empresa Bombardier Inc., mediante Bombardier Aerospace México S.A. de C.V.

### **Obra Pública**

En el ejercicio 2005 con recursos de FINFRA, se llevaron a cabo las obras: Calibración volumétrica de tanques verticales y autotanques en la estación de combustibles y Construcción del cuarto de pruebas de control de calidad de combustibles, por la cantidad de \$494,870.48.

### **Año 2006**

En el año, los hechos más relevantes fueron los siguientes:

El informe sobre los aumentos a 44.5% en pasajeros y 37% en operaciones dentro del Sistema Metropolitano de Aeropuertos. Pasajeros y Operaciones enero-abril 2006 comparado con 2005, entre otras razones debido a la entrada de nuevas aerolíneas comerciales en el Aeropuerto de Querétaro: Nova Air.

El anuncio, en marzo, de que el Aeropuerto Intercontinental de Querétaro contaría con una zona aduanera autorizada por la SHCP, lo que le permitiría en diez años recibir anualmente 800,000 pasajeros, con 20,000 operaciones de aviación comercial y 8,000 operaciones de carga.

### **Cumplimiento de Objetivos y metas**

Se construyó y puso en operación el Nuevo Aeropuerto Intercontinental de Querétaro, cuenta con vuelos regulares de las aerolíneas comerciales y en está en desarrollo la nueva zona aduanera.

### **Obras y servicios, concluidos en ejercicios anteriores**

Con recursos de ASA, en 2003 se realizó la obra Construcción de la estación de combustible del nuevo Aeropuerto de Querétaro, con una inversión de \$14,383,185.77, IVA incluido; en 2004, se llevó a cabo la obra Construcción de estación de combustible del Nuevo Aeropuerto Intercontinental, con una inversión de \$2,062,807.34 IVA incluido, para un total de \$16,445,993.11.

Con recursos de FINFRA, en el año 2005, se realizaron dos obras con una inversión de \$494,870.48 IVA incluido.

En los tres años, considerando las dos fuentes de recursos, se erogaron \$16,940,863.59.

## **3.2.4 Proyecto de Desarrollo del Aeropuerto de Cuernavaca**



## **Año 2003**

En el ejercicio destacaron los siguientes hechos:

La firma, el 14 de julio, del Convenio de Colaboración ASA Gobierno del Estado de Morelos, con la finalidad de conjuntar acciones en el desarrollo, operación y comercialización del Aeropuerto Mariano Matamoros, e integrarlo como centro multimodal de pasajeros y carga, recinto fiscal, y convertirlo en un detonador del desarrollo regional.

El acuerdo de ambas entidades de constituir una sociedad mercantil que se constituyera en concesionaria del Aeropuerto Mariano Matamoros; que el capital social de la empresa incluyera 49% de participación privada, 25% de ASA y 26% del Gobierno del Estado. Asimismo, impulsar acciones de otorgamiento de la concesión y permisos y autorizaciones requeridos a favor de la sociedad; diseñar esquemas atractivos a la inversión privada; elaborar esquemas de financiamiento y comercialización del aeropuerto; modificar en su oportunidad, y en caso necesario, el Plan Maestro y gestionar el contrato de operación aeroportuaria a celebrarse entre la concesionaria y ASA.

La creación de un Comité operativo integrado por: los Directores Generales Adjuntos de Finanzas y Operación y Corporativo de Aeropuertos de ASA; y los Secretarios de Hacienda y Desarrollo Económico del Gobierno del Estado. Para los efectos de operación, el Aeropuerto quedaría a cargo de ASA y el Gobierno del Estado se encargaría de regularizar los terrenos del Aeropuerto, adquirir las reservas territoriales que se determinen en el Plan Maestro, así como formular el plan y los programas de ordenamiento territorial.

La incorporación, en agosto, de los servicios de Mexicana de Aviación, Aerocaribe y Aeroméxico.

El curso de Seguridad Aeroportuaria impartido al Comité Local en esa materia y la implementación del sistema de aseguramiento de calidad ISO-9001 e ISO-14001. Asimismo, la terminación de los proyectos ejecutivos de Rehabilitación de áreas operacionales, de ayudas visuales y de la obra de sustitución de indicadores de dirección de viento, con lo que se cumplieron las metas programadas.

### **Obra pública**

En el 2003, con recursos de ASA, se llevó a cabo la obra Sustitución de indicadores de viento, con una inversión de \$191,446.71.

## **Año 2004**

En el ejercicio se registraron los siguientes hechos:

El inicio de vuelos de Cuernavaca a Tijuana, a Monterrey y a Guadalajara, con lo que se empezó a generar desconcentración de servicios aeroportuarios hacia el Sur.

La constitución, con autorización del Congreso del Estado de Morelos, de la empresa de participación estatal mayoritaria: Aeropuerto de Cuernavaca, SA de CV, con la intervención del Gobierno del Estado de Morelos (51% de las acciones) y ASA (49%), con objeto de que lleve la administración, operación, construcción y/o explotación del Aeropuerto de Cuernavaca; asimismo, prestar servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales para la explotación de dicho aeropuerto; entre éstos: transportación terrestre, almacenamiento, almacenamiento fiscal; y percibir, conforme los reglamentos y el título de concesión, los ingresos por el uso de infraestructura del aeródromo civil, la celebración de contratos, los servicios que preste directamente, así como por actividades comerciales. La administración de la Sociedad quedó encomendada a un Consejo de Administración, cuyo presidente será nombrado por el Gobierno del Estado.

### **Obra pública**

En el ejercicio 2004, con recursos del FNA, se llevaron a cabo dos procesos de contratación de obra pública y servicios relacionados con las mismas: uno, el de Construcción de la plataforma de estacionamiento de aeronaves en Cuernavaca, por un monto de \$2,270,249.73 incluido el IVA y el otro, el del Proyecto ejecutivo para el sembrado del CREI. Prototipo, por un monto de \$211,616.84, incluido el IVA, ambos contratos se ejercieron al 100%.

### **Año 2005**

En el ejercicio, los hechos más relevantes fueron:

- La formulación del Plan Maestro de desarrollo del Aeropuerto Internacional de Morelos que, en 20 años, entre 2005 y 2025, proyecta llevar a cabo las obras y adecuaciones requeridas en función de la demanda creciente, por un monto de \$804.3 millones, con las que la capacidad en pista aumentaría de 2.1 millones de pasajeros año a 9.3 millones de pasajeros año; y la capacidad del edificio terminal para atender pasajeros en hora crítica de 675,000 pasajeros año a 5,500,000 pasajeros año.
- El Convenio de reconocimiento de inversiones celebrado el 16 de diciembre de 2005 en la Ciudad de Cuernavaca entre los titulares de ASA y del Ejecutivo del Gobierno del Estado de Morelos, las partes convinieron en: reconocer como aportaciones en especie al capital social de la empresa de participación estatal denominada "Aeropuerto de Cuernavaca, SA de CV", las derivadas de los proyectos, obras y otros servicios efectuados en el Aeropuerto Mariano Matamoros de Cuernavaca, así como el valor de los terrenos en los cuales se ubica el mismo, ASA se comprometió a efectuar la construcción de la plataforma de estacionamiento de aeronaves y el reencarpetado de áreas operacionales con sus respectivos proyectos, supervisión y dirección.
- La Certificación al aeropuerto de Cumplimiento Ambiental.

- La autorización del Consejo de Administración de ASA de prorrogar hasta el 30 de noviembre de 2006 los incentivos a líneas aéreas que establezcan nuevas rutas dentro del Sistema Metropolitano de Aeropuertos, así como otorgar incentivos a líneas aéreas, clientes directos de ASA, que establezcan nuevas rutas durante el año 2005, ya mencionada en los otros aeropuertos.

## **Obra pública**

En el ejercicio 2005 con recursos del FNA se celebraron 3 contratos: por la cantidad de \$46,036,026.25 incluido el IVA. No se realizaron pagos por lo que el monto contratado quedó para ejercer en 2006.

Con recursos de ASA, se llevaron a cabo dos obras: sustitución de señalamientos verticales iluminados en el aeropuerto y suministro e instalación de poste de plataforma en el aeropuerto, con una inversión de \$629,160.50.

Con recursos de FINFRA, se realizaron 3 obras: Instalación de pararrayos en la estación de combustibles; Construcción de vialidad de acceso a la Planta de Combustibles; y Construcción de vialidad de acceso a la Planta de Combustibles, con una inversión de \$716,916.75.

## **Año de 2006**

Los hechos más relevantes fueron:

El incremento, en un comparativo enero-abril 2006-2005, del número de pasajeros y en las operaciones aeroportuarias del Aeropuerto de Cuernavaca por la entrada de la compañía A Volar.

El reencarpetado de la pista, el rodaje, la plataforma comercial, la construcción de la gota para la cabecera 02 y la conformación de las franjas de seguridad y el informe de avance del 15% en la plataforma de aviación general, para concluirse en junio.

## **Obra Pública**

En el año 2004 con recursos del FNA, se contrataron y pagaron \$2,481,866.37, en el 2005 se contrataron \$46,036,026.25, de los cuales en el año 2006 se pagaron \$35,659,835.86 y quedaron por ejercer \$10,742,925.39.

En los años 2004, 2005 y al 30 de junio de 2006, con recursos del FNA para el Proyecto Desarrollo del Aeropuerto de Cuernavaca, se ha contratado obra pública por \$48,884,627.62, se pagaron \$38,141,702.23 y quedaron por ejercer \$10,742,925.39.

Con recursos de ASA se invirtieron de 2003 al 30 de junio de 2006 \$820,607.21. Con recursos de FINFRA se invirtieron \$716,916.75. En total con las tres fuentes de recursos se invirtieron \$39,679,226.19.

## **Cumplimiento de objetivos y metas**

Como parte del Sistema Metropolitano de Aeropuertos, el Aeropuerto Nacional de Cuernavaca contribuye a desconcentrar las operaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Con la primera etapa, concluida en junio, de la rehabilitación de la pista, calles de rodaje y plataforma, y construcción de una plataforma de aviación general, se logró el retorno de vuelos comerciales al Aeropuerto. Las obras permitieron la reactivación de la aviación comercial en la terminal aérea, que no contaba con vuelos de este tipo desde agosto de 2005.

La empresa A Volar inició operaciones en abril con la ruta Cuernavaca-Hermosillo-Tijuana. Los vuelos serán los martes, miércoles, jueves y sábado, con equipos Boeing 737-500.

## **Subprograma de Desarrollo de los Aeropuertos de Toluca, Puebla, Querétaro y Cuernavaca**

La desconcentración de la demanda hacia los aeropuertos de Toluca; Puebla; Cuernavaca y Querétaro, conformando así el Sistema Metropolitano de Aeropuertos estimula el desarrollo y crecimiento de la industria y el comercio de los estados de México, Puebla, Morelos y Querétaro. El SMA en su conjunto podrá realizar 700 mil operaciones y transportar 70 millones de pasajeros anualmente.

Como sucede en las ciudades de Nueva York, Londres o Washington, el SMA está integrado por un aeropuerto central, (el AICM) y cuatro aeropuertos periféricos: Toluca, Puebla, Cuernavaca y Querétaro, los cuales, durante los últimos cinco años, han sido beneficiados con una inversión superior a los mil millones de dólares, destinada al fortalecimiento y expansión de sus instalaciones.

## **Evolución y desarrollo**

### **Ampliación y Modernización del Aeropuerto Internacional de Toluca**

El Gobierno Federal ha invertido más de 600 millones de pesos en la ampliación y modernización de la infraestructura en el Aeropuerto Internacional de Toluca.

El programa de obras comprende cuatro etapas, acordes con las proyecciones de demanda que han expresado las líneas aéreas que operan desde este aeropuerto.

Al término de las etapas, el aeropuerto tendrá un edificio terminal de 25,300 metros cuadrados y capacidad instalada para atender 1,850 pasajeros en hora crítica y 4.1 millones de pasajeros por año. El programa de ampliación permitirá atender la demanda esperada para este aeropuerto en los próximos diez años,

así el AIT reafirmará su vocación como el primer eslabón del SMA y ofrecerá más y mejores servicios a los usuarios que opten por este punto de salida.

Seis líneas aéreas utilizan actualmente el aeropuerto de Toluca: Air Madrid, Continental Airlines, Interjet, Volaris, Aerolitoral y Líneas Aéreas Azteca.

### **Modernización del Aeropuerto Internacional de Puebla "Hermanos Serdán"**

El Aeropuerto Internacional de Puebla (AIP) fue concesionado a la sociedad denominada Operadora Estatal de Aeropuertos (OEA), conformada por el Gobierno del Estado, Aeropuertos y Servicios Auxiliares y la Iniciativa Privada, quienes cuentan con una participación de 26, 25 y 49 por ciento respectivamente.

El AIP tiene capacidad instalada para atender a 300 pasajeros en hora crítica y 400 mil pasajeros al año.

Las áreas operacionales fueron completamente rehabilitadas entre 2004 y 2005 en lo que se refiere a la pista de 3,500 metros de longitud, las plataformas comercial y general y las calles de rodaje. También se hizo la remodelación del estacionamiento y otros accesos a la terminal aérea. Se invirtieron 56 millones de pesos; ASA contribuyó con poco más de 14 millones de pesos, así como en la supervisión de los proyectos técnicos y la evaluación de la empresa que desarrolló las obras.

Con estas acciones, el AIP puede recibir grandes aeronaves, lo que contribuye al desarrollo de la aviación comercial y al fortalecimiento de la economía regional.

La empresa Consorcio Productivo S.A. de C.V., filial del World Trade Center de Guadalajara, construye el Centro Logístico Aeroportuario para esta terminal aérea. La inversión será del orden de los 58 millones de pesos.

Este aeropuerto maneja alrededor de dos mil toneladas anuales en productos textiles, partes automotrices y de maquinaria, correo, mensajería aérea y productos perecederos como frutas y flores.

### **Aeropuerto Internacional de Querétaro**

Los preparativos para la construcción del nuevo Aeropuerto Internacional de Querétaro (AIQ) comenzaron en 1999 y el 12 julio de 2002 se puso en marcha el proceso de construcción de esta terminal aérea. El AIQ inició sus operaciones el 28 de noviembre de 2004, sustituyendo las que se realizaban en el Aeropuerto "Ing. Fernando Espinosa Gutiérrez" en la capital del Estado.

La nueva terminal aérea atrajo las operaciones comerciales, privadas y de carga, así como parte del equipo y recursos humanos.

Actualmente cuenta con una superficie de 1,383 metros cuadrados, doce posiciones de mostrador, torre de control de 42 metros de altura, espacio para 28 hangares y cuatro plantas de emergencia.

Esta terminal aérea tiene las siguientes áreas de operación:

- Pista de concreto hidráulico con una longitud de 3,500 metros por 45 metros de ancho, lo que le permite recibir aviones Boeing 757 o Airbus 320.
- Plataforma comercial con una superficie de 125 mil metros cuadrados. Cuenta con 18 posiciones, de las cuales nueve tienen toma directa de combustible.
- Plataforma de carga con una superficie de 35 mil metros cuadrados y cinco posiciones.
- Plataforma para aviación privada de 14,400 metros cuadrados de concreto hidráulico de 25 centímetros. Su estructura cuenta con 24 posiciones para aeronaves ejecutivas y señalamiento vertical y horizontal que permite la operación nocturna.

### **Modernización del Aeropuerto de Cuernavaca, Morelos "Mariano Matamoros"**

El Gobierno Federal, a través de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, destinó 66 millones de pesos para rehabilitación de pavimentos y construcción de zonas operacionales en la terminal aérea de Cuernavaca. Las obras en este aeropuerto incluyen:

- Rehabilitación total de la pista de 2,800 metros de largo por 45 metros de ancho; es decir alrededor de 150 mil metros cuadrados de pavimentos.
- Fortalecimiento de los rodajes *Alfa* y *Bravo*.
- Rehabilitación de la plataforma de aviación comercial.
- Construcción de una nueva plataforma para aviación general de 11 mil metros cuadrados.

Las obras permitieron la reactivación de la aviación comercial en el aeropuerto "Mariano Matamoros", que no contaba con vuelos de este tipo desde agosto de 2005.

La línea aérea A Volar inició operaciones el pasado 1 de abril, con la ruta Cuernavaca-Hermosillo-Tijuana.

Como parte del proyecto de desconcentración del tráfico aéreo en la Ciudad de México, en este aeropuerto se construyeron los hangares de la Procuraduría General de la República (PGR) y de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) que antes se encontraban en la capital del país.

Al 30 de junio de 2006, con las acciones realizadas a partir de 2003 para la desconcentración de parte de la demanda del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México se ha logrado constituir Sistema Metropolitano de Aeropuertos, integrado por los aeropuertos de Toluca, Puebla, Querétaro y Cuernavaca.

Las inversiones con fondos del FNA, alcanzaron \$497,882,511.24, de los \$592,945,384.17 contratados. Quedaron por ejercer \$95,062,872.93. Con recursos de ASA, se invirtieron \$24,496,188.90 y con recursos de FINFRA \$34,408,322.25. El total sumó \$556,787,022.40.

### **Programa de Atención a la Demanda de Servicios Aeroportuarios en el Centro del País**

Los números agregados del Programa de Atención a la Demanda de Servicios Aeroportuarios en el Centro del País, del periodo 2003-30 de junio de 2006, se comportaron de la siguiente manera.

#### **Obras realizadas con recursos de FNA**

Con recursos de FNA en el periodo 2003-2006 se fincaron compromisos por \$8,399,827,739.09, que mediante convenios fueron ampliados en \$177,447,421.35 y reducidos en \$693,608.00 para alcanzar un monto contratado total de \$8,576,581,552.44, de los cuales se ejercieron \$3,363,747,726.47, el 39.22% y quedaron por ejercer \$5,212,833,825.97.

#### **Obras realizadas con recursos de ASA**

Con recursos del presupuesto de Aeropuertos y Servicios Auxiliares durante los años 2003, 2004 y 2005, se invirtieron en el Programa \$27,418,063.91, de los \$27,703,913.15 contratados, con lo que se alcanzó un avance financiero del 98.96%, quedaron por ejercer \$285,849.24.

#### **Obras realizadas con recursos de FINFRA**

Con recursos de FINFRA se efectuaron en los años 2004, 2005 y hasta el 30 de junio de 2006 inversiones en el Programa por \$46,061,682.07, de los \$46,104,549.03 contratados, con lo que el ejercicio de los contratos llegó a 99.90%, el saldo por ejercer alcanzó la cantidad de \$42,866.96.

Los números globales (considerando las tres fuentes de recursos) del Programa de Atención a la Demanda de Servicios Aeroportuarios en el Centro del País, muestran la celebración de contratos por \$8,470,030,964.01, que fueron modificados mediante convenios de ampliación de monto por \$182,475,136.75 y cancelaciones por \$2,116,086.14, con lo que el monto contratado final ascendió a \$8,650,390,014.62. De éstos se pagaron a los contratistas \$3,437,227,472.44, para un avance financiero de 39.73%, el saldo por ejercer sumó la cantidad de \$5,213,162,542.18.

En materia de adquisiciones, en el año 2005, se ejercieron recursos de FNA por \$2,190,136.94.