

GERENCIA AIES
GERENCIA FINANCIERA
GERENCIA DE INGENIERIA

GERENCIA LEGAL
UNIDAD DE AUDITORIA INTERNA

ADMINISTRACION AEROPUERTO

“Estudio de Factibilidad para el Aeropuerto Internacional El Salvador/Comalapa Proyecto de la Terminal de Pasajeros en El Salvador”.

=====

SEGUNDO:

El arquitecto Guillermo Rodríguez y la ingeniera Yicisi Rodríguez, presentaron a la Junta Directiva, el Estudio de Factibilidad para el Aeropuerto Internacional de El Salvador/Comalapa Proyecto de la Terminal de Pasajeros en El Salvador”.

El desarrollo de dicha presentación es el siguiente:

▪ **INTRODUCCIÓN**

El desarrollo de la consultoría “Estudio de Factibilidad para el Aeropuerto Internacional El Salvador/Comalapa Proyecto de la Terminal de Pasajeros en El Salvador”, brindará a CEPA los lineamientos generales de diseño, proyecciones, inversión y el modelo de financiamiento para potenciar su infraestructura y terrenos extraportuarios, en un horizonte de 20 años.

Documento que debido a su carácter estratégico debe ser tomado como un inicio para la toma de decisiones de la Alta Administración, para el desarrollo futuro del Aeropuerto Internacional de El Salvador (AIES).

▪ **ANTECEDENTES**

La consultoría para el desarrollo del Plan Maestro denominada “Estudio de Factibilidad para el Aeropuerto Internacional El Salvador/Comalapa Proyecto de la Terminal de Pasajeros en El Salvador”, fue llevada a cabo gracias a la cooperación técnica no reembolsable de la Agencia de Comercio y Desarrollo de los Estados Unidos de Norteamérica (USTDA), por un monto de US \$427.569.00, de conformidad al Acuerdo suscrito en fecha 9 de agosto de 2012, entre dicha agencia y esta Comisión.

▪ **OBJETIVO**

El objetivo del “Estudio de Factibilidad para el Aeropuerto Internacional El Salvador/Comalapa Proyecto de la Terminal de Pasajeros en El Salvador”, es evaluar las mejoras al Aeropuerto más grande de El Salvador para acomodar las proyecciones de demanda. Este estudio le permitirá a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), apoyar la expansión de operaciones al Aeropuerto Internacional de El Salvador (SAL, también conocido como “Aeropuerto Internacional de Comalapa”), en línea con los estándares internacionales.

▪ **TAREAS:**

○ **TAREA 1: Recopilación de Información e Inventario de Terrenos y Facilidades Aeroportuarias**

- **PRIMER NIVEL:**

1. Incrementar el ancho del área de las aceras de llegada y salida frente a la terminal.
2. Mejor señalización que indique claramente las áreas de descarga de pasajeros para cada aerolínea, con el fin de evitar congestión en una sola puerta de entrada.
3. Incrementar el ancho del pasillo de circulación y del hall de registro de pasajeros.
4. Crear una verdadera área de circulación entre el área de filas para el registro de pasajeros y el área de entrada al hall de registro.
5. Se debe elevar la banda transportadora principal de equipaje que actualmente está a nivel de piso. Se debe levantar por lo menos 25 centímetros del nivel de piso.
6. Se debe proveer un mayor ancho en el pasillo de circulación entre los mostradores y la banda de transporte de equipaje principal.
7. Mejorar la estética arquitectónica, los acabados, el equipo y la tecnología de la terminal que resalte el ambiente natural único y cultural de El Salvador, que distinga al AIES como un aeropuerto de clase mundial.

- **SEGUNDO NIVEL:**

1. Se debe mejorar la distribución del área de acompañantes (área de llanto), para evitar que el flujo de pasajeros sea interrumpido, especialmente en el área de llegada de las escaleras que llevan a los pasajeros de salida al segundo nivel.
2. Se deben incorporar botones de emergencia de parada en las escaleras mecánicas.
3. Segregar a los pasajeros de llegada y salida, incorporando un pasillo dedicado a los pasajeros de llegada.
4. Las salas de espera de la 4 a la 9, deben ampliarse significativamente.
5. Se debe ampliar la capacidad del ascensor, las escaleras mecánicas y fijas que proveen acceso vertical a los pasajeros de llegada del nivel 2 al 1.

- **TERMINAL DE CARGA:**

1. Se debe ampliar el área de manejo y clasificación de la carga de importación para proveer mejor circulación y una mayor área para la desagregación de la carga.
2. Se debe instalar por lo menos un dispositivo de control de seguridad de la carga, de tamaño suficiente para el manejo de contenedores.
3. Se deben automatizar los procesos de inventario y documentación de la carga.
4. Se deben implementar sistemas tecnológicos que permitan el registro y seguimiento de la carga de importación y exportación en todos sus procesos, desde el descargue/cargue de la aeronave hasta que sale o llegue a la Terminal.

- **SISTEMA VIAL:**

1. Distancia de visibilidad intersección/obstrucciones inadecuada para los conductores.
2. Señalización inadecuada, ya que no evita que el tráfico ceda el paso o se detenga antes de entrar a la carretera de acceso.
3. El tráfico que lleva la vía no cuenta con buena señalización que evite que se circule a velocidades superiores a las requeridas en este tipo de intersecciones.
4. No existe un carril de aceleración que permita una adecuada fusión de tráfico.

5. Existen obstáculos visuales naturales y avisos en la intersección que limitan la visibilidad
 6. La barra de parada del tráfico que se dirige hacia el este está a aproximadamente 45 metros de la intersección, lo que limita la distancia de visibilidad.
 7. Las medidas para disminuir la velocidad del tráfico (reductores de velocidad) no son efectivas, ya que se observó a varios vehículos conducir alrededor de ellos.
 8. Las señalización en el pavimento es la única advertencia a los conductores de que la vía circunvalar es de una sola dirección, no hay señales elevadas que indiquen un solo sentido.
 9. Congestión tanto en el área de acera de pasajeros de llegada y pasajeros de salida.
- ESTACIONAMIENTO:
 1. Pavimento del Estacionamiento de Largo Plazo requiere mantenimiento.
 2. Número de Salida del estacionamiento de corto y largo plazo es insuficiente.
 3. Número de estacionamientos para zona de carga y AEROMAN y TACA Mantenimiento es insuficiente.
 4. La circulación de entrada y salida del estacionamiento de carga es confusa, especialmente a la hora de salida de los empleados de AEROMAN y TACA mantenimiento.
 - CAMPO AÉREO:
 1. Mejoras a sistema de seguridad y cerca perimetral.
 2. Mejoras a vía interna perimetral y acceso a radio ayudas.
 3. Canales de drenaje al final de pista dentro de RSA según estándares de la FAA.
 4. Ensanche de pavimento de hormigón en ciertas posiciones de estacionamiento.

○ **TAREA 2: Revisión de Tráfico y Demanda de Pasajeros y Carga**

AÑO	VOLUMEN PASAJEROS	VOLUMEN CARGA (Kg)
2013	2,337,700	23,362,679
2017	3,047,600	27,813,485
2022	3,574,300	30,411,555
2027	4,110,800	33,251,840
2032	4,736,100	36,358,698

○ **TAREA 3: Análisis de Demanda y Capacidad de las Facilidades Requeridas**

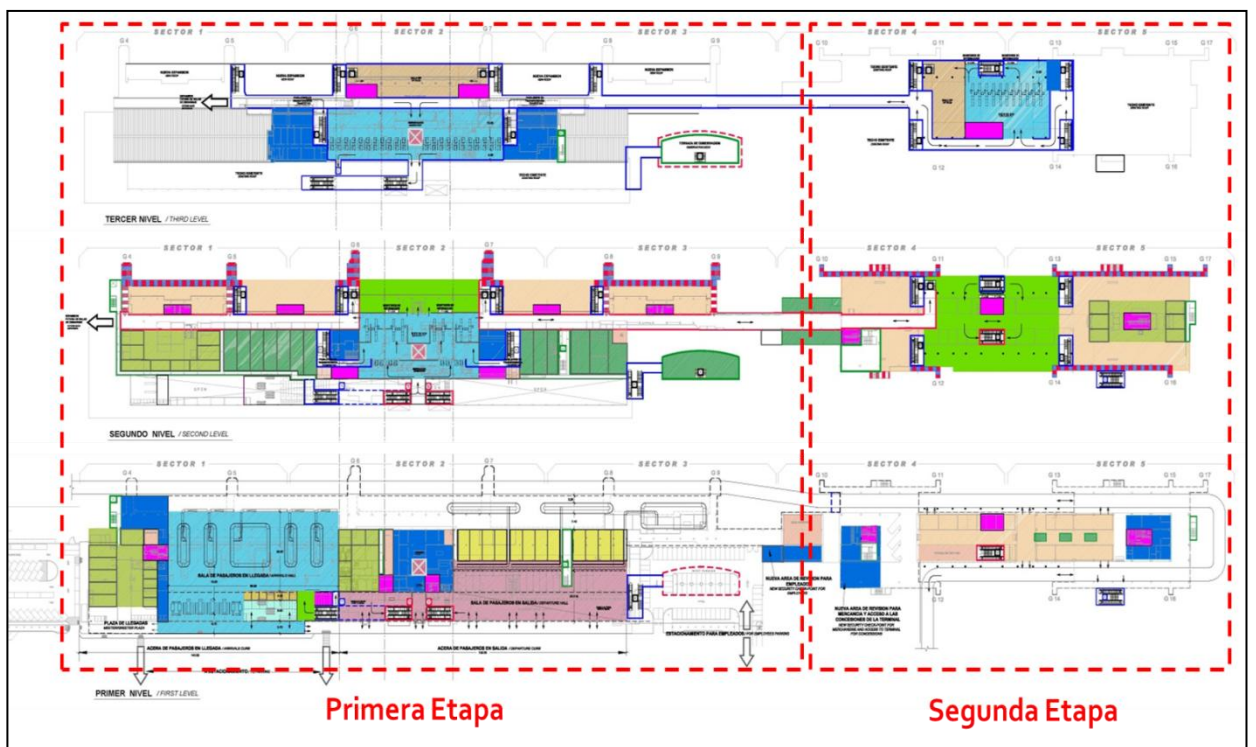
- **Pasajeros:**

Año/Year	O&D		Transbordo/ Transfer	TOTAL	Hora/Pico-Peak Hour			
	Salidas/ Departures	Llegadas/ Arrivals			Salidas/ Departures	Llegadas/ Arrivals	Salidas y Llegadas	Transbordo/ Transfer
2013	810,000	773,700	754,000	2,337,700	665	658	1,215	971
2017	908,700	867,900	1,271,000	3,047,600	746	738	1,363	1,038
2022	995,500	950,800	1,628,000	3,574,300	817	809	1,493	1,217
2027	1,089,400	1,040,400	1,981,000	4,110,800	894	885	1,634	1,400
2032	1,190,800	1,137,300	2,410,000	4,738,100	978	967	1,786	1,613

- Puentes de Abordaje:

Año/Year	Numero de Puertas Requeridas Pico/ Peak Number of Required Gates	Tipo/Type	Tipo de Aeronave			
			Cabi na Ancha/ Wide Body	Cabi na Regular/ Narrow Body	Jet Regional/ Regional Jet	TurboProp
2013	20	Puertas Existentes	2	15		
		Operaciones Hora Pico	0	14	5	1
2017	27	Puertas Requeridas/ Required Gates	0	21	6	1
2022	32	Puertas Requeridas/ Required Gates	1	23	7	1
2027	36	Puertas Requeridas/ Required Gates	1	26	8	1
2032	40	Puertas Requeridas/ Required Gates	2	28	9	1

○ TAREA 4: Plan Conceptual y Programa de Desarrollo

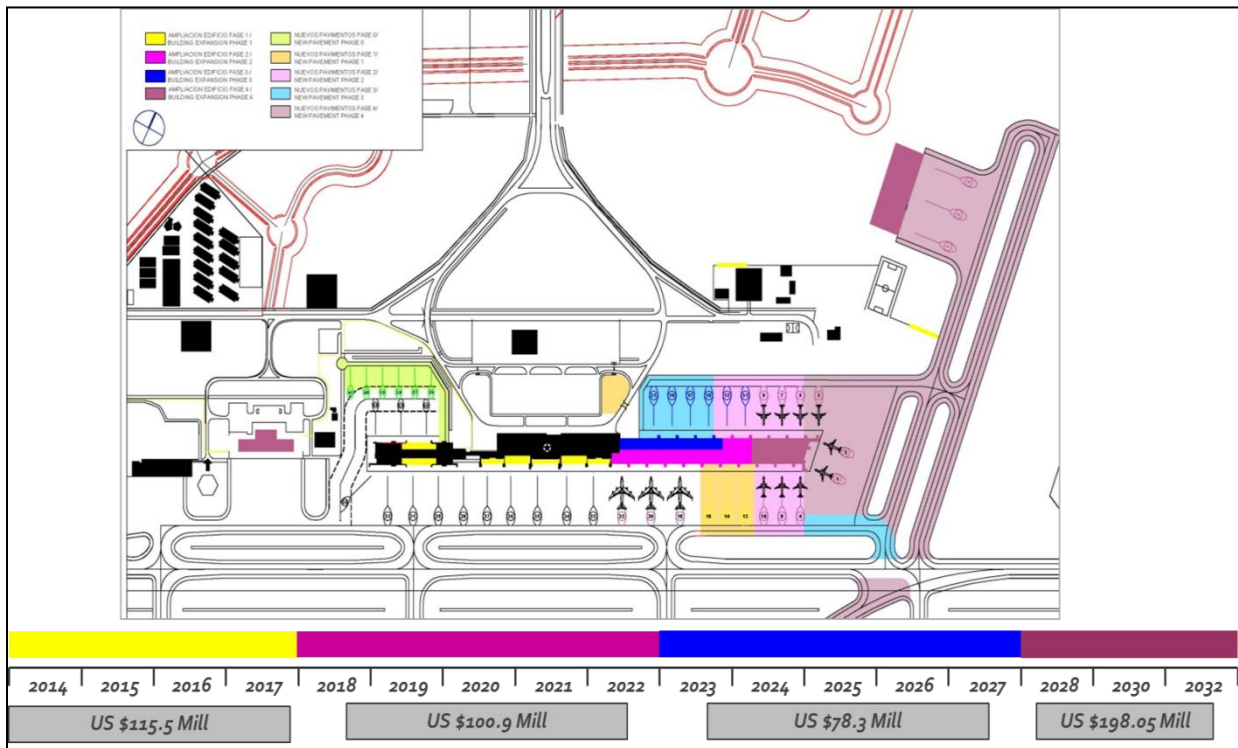


○ TAREA 5: Análisis Preliminar del Impacto Ambiental

- Conclusión General:

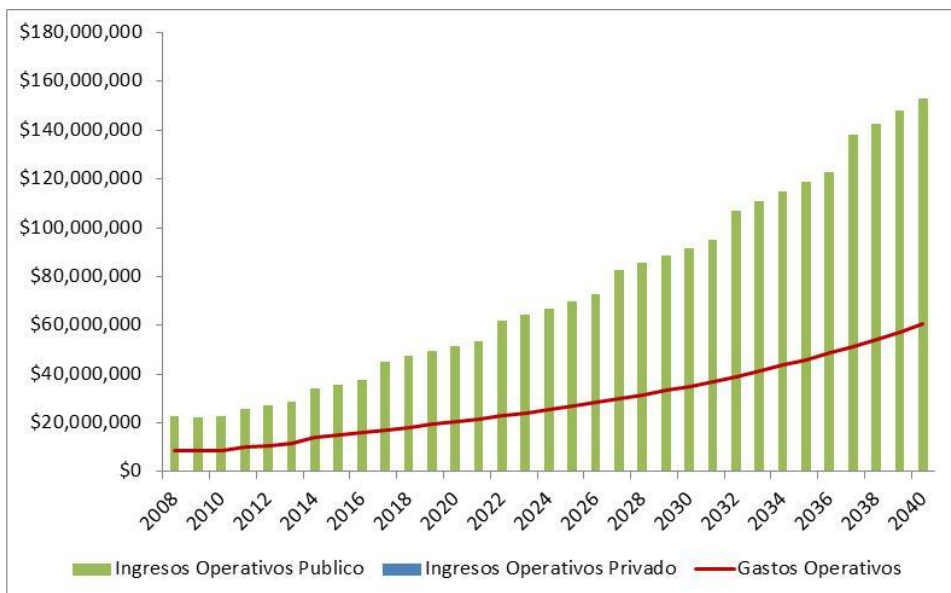
1. Balance ambiental positivo.
2. Impactos negativos mitigables a niveles aceptables.
3. Alto impacto socioeconómico.

o **TAREA 6 y 7: Necesidades de Inversión de Capital**

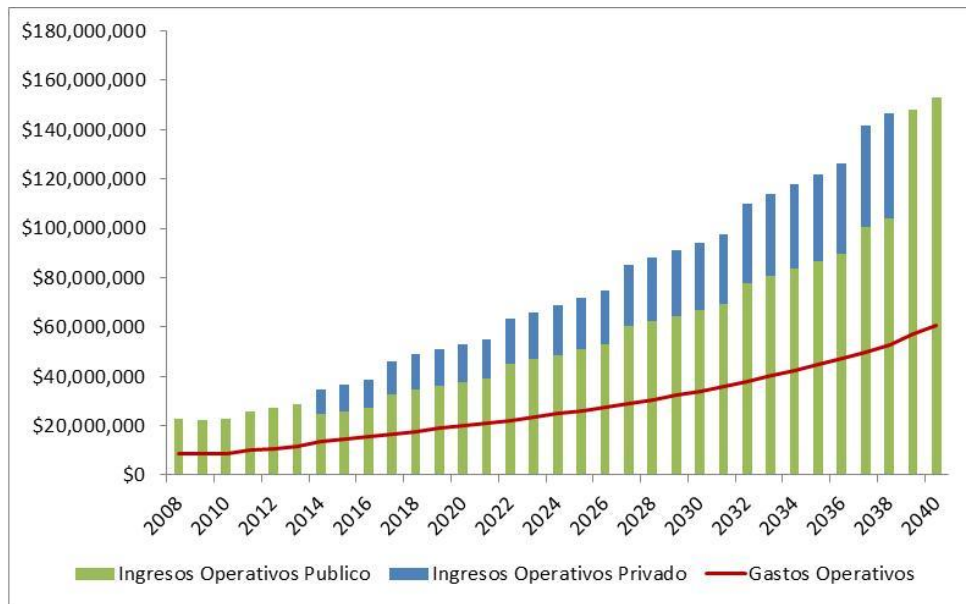


o **TAREA 7 y 8: Análisis y Plan Financiero y Opciones de Financiamiento**

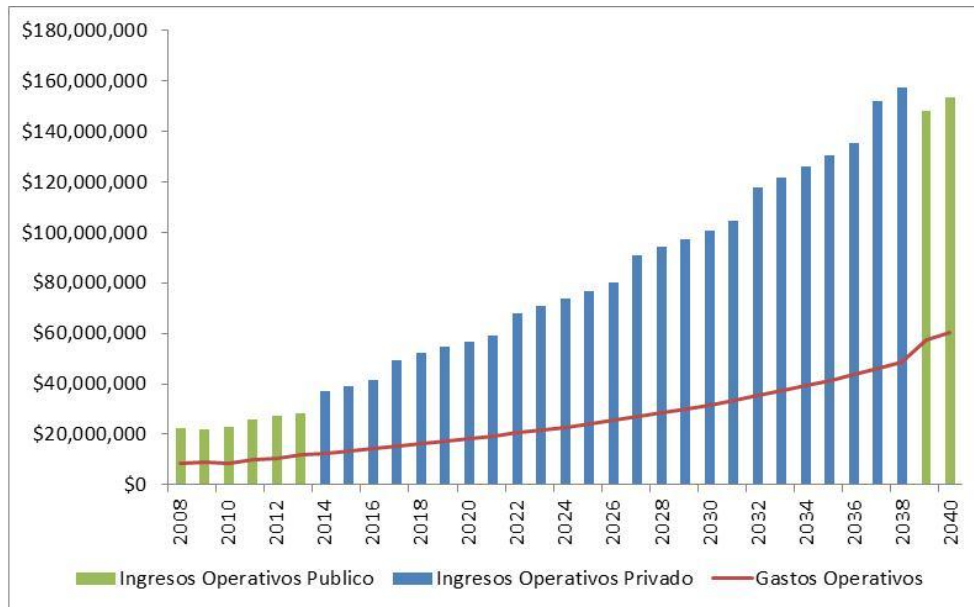
- Alternativa 1: Financiamiento y operación totalmente pública, el margen operativo promedio es del 61%.



- Alternativa 2: Financiamiento y operación híbrida pública-privada, el margen operativo promedio es del 63%.



- Alternativa 3: Financiamiento y operación totalmente privada, el margen operativo promedio es del 68%.



- o TAREA 9: Fuentes y Recursos de Estados Unidos (pendiente de definir Kimley Horn)

- **TAREA 10: Evaluación del Impacto de Desarrollo**
- BENEFICIOS ECONÓMICOS:

Para el año 2032, se estima un total acumulado de más de 134,600 puestos de trabajo directos en la construcción y 20,900 puestos de trabajo en las zonas aeroportuarias. Esto significará un total de más 155,500 empleos directos. Además se estima un total de 269,300 puestos indirectos de trabajo, generados por la actividad constructiva y operativa del nuevo AIES.

- BENEFICIOS TOTALES:
 - Capacidad de la Terminal de Pasajeros se incrementará a más de 6.6 millones de pasajeros anualmente.
 - El Aeropuerto contará con más de 43 posiciones de estacionamiento para aeronaves de pasajeros, incluyendo 5 para aeronaves de cuerpo ancho y 4 para aeronaves de carga.
 - La Terminal de Carga tendrá la capacidad para movilizar más de 125,500 toneladas de carga aérea anualmente.
 - Un aeropuerto con instalaciones ambientalmente sostenibles y amigables al medio ambiente.
 - Un aeropuerto que sea el orgullo de todos los salvadoreños y de un paso adelante de los demás aeropuertos de la región, retornando a ser el aeropuerto de vanguardia a nivel económico, tecnológico y de sostenibilidad ambiental en la Región.

Los señores Directores se dieron por enterados.

“No habiendo nada más que hacer constar, se da por terminada la sesión a las nueve horas con quince minutos de este mismo día, firmando el acta el Presidente y los Directores Propietarios y Suplentes que asistieron; cuyo contenido ha sido revisado por el Secretario de la Junta Directiva”.