



Autoridad Aeroportuaria
de Guayaquil
Calle 10 de Agosto 1000
100100 Guayaquil
Ecuador

INFORME DE LABORES DEL AÑO 2008 QUE EL GERENTE GENERAL PRESENTA A LOS SEÑORES MIEMBROS DEL DIRECTORIO DE LA AUTORIDAD AEROPORTUARIA DE GUAYAQUIL

Señores Directores:

Es con orgullo que la Autoridad Aeroportuaria de Guayaquil informa al Directorio que por segundo año consecutivo, las encuestas que realiza el Consejo Mundial de Aeropuertos trimestralmente en todos los aeropuertos del mundo que son afiliados a este servicio, nos ha catalogado como el mejor aeropuerto de América Latina y el Caribe y tercero en el mundo entre los aeropuertos que tienen hasta 5 millones de pasajeros al año. En la calificación general, entre todos los aeropuertos del mundo, ocupamos el puesto número 15 entre cerca de 150 aeropuertos encuestados (Anexo 1).

Esto dice mucho sobre la calidad del servicio que se presta en el José Joaquín de Olmedo por parte de la concesionaria TAGSA y de la labor de fiscalización que llevan a cabo los funcionarios responsables de la AAG.

Sin embargo, debemos anotar que según lo indican las encuestas de la ACI seguimos ocupando los últimos lugares en cuanto al tiempo de espera y cortesía en los mostradores de las aerolíneas e igual situación en cuanto a tiempo de espera y cortesía del personal de la policía de inmigración. Si pudiéramos mejorar en estos dos aspectos, seguramente ocuparíamos el primer puesto en la categoría de hasta 5 millones de pasajeros.

Quiero recalcar que este éxito es el resultado de todo un proceso que se inició con la delegación por parte del Estado Central de la competencia del manejo del sistema aeroportuario de la ciudad al M.I. Municipio de Guayaquil. Todo nuestro proceso de concesión ha sido marcado por una extraordinaria transparencia, por una amplia competencia y adecuada asesoría (todo esto corroborado por el Informe Especial que, a pedido del Presidente de la República, realizó durante los últimos meses del año 2007 la Contraloría General de la Nación y que desde junio del 2008 está en la página WEB de la AAG), lo que nos ha permitido alcanzar una exitosa concesión que ha significado grandes beneficios a los usuarios, a la ciudad de Guayaquil y al país.

Durante el año 2008, los crecimientos extraordinarios que veníamos experimentando durante los primeros años de creación de la AAG, hasta el año 2006, una vez más fueron menores, con 4% de incremento sobre el año anterior en el total de vuelos, 7% en pasajeros internacionales, 11,5% en pasajeros nacionales, para un valor de 8% de incremento en pasajeros totales. En el aspecto de carga hemos sufrido un decrecimiento de -13% en vuelos y -9% en toneladas métricas. Estas cifras no son sino el reflejo de la situación económica del país, la cual ha venido sufriendo un marcado deterioro desde el año 2006. Las primeras cifras que tenemos del año 2009 nos dicen que, a más



de la decadencia económica que ha experimentado el país en los últimos años, ya nos alcanzó la crisis financiera mundial, ya que comparadas con los primeros meses del año anterior hemos sufrido un decrecimiento en todos los aspectos indicados anteriormente: -5% en total de vuelos, -3% en total de pasajeros y -28% en toneladas métricas de carga. (Anexo 2).

En cuanto a aerolíneas sirviendo a Guayaquil, tuvimos que lamentar el retiro de Continental y el inicio de vuelos directos a Miami por parte de Aerogal.

En el aspecto presupuestario hemos finalizado el año con un superávit de \$ 843.920 y solo registramos una variación importante sobre el Presupuesto Reformado: la contratación de un Estudio del Plan de Desarrollo Integral para la Parroquia Chongón, estudio que nos permitirá coadyuvar al desarrollo de las comunidades vecinas al nuevo Aeropuerto Intercontinental del Ecuador en el sector Daular-Chongón. Las otras variaciones, aunque importantes en su porcentaje, son negativas y reflejan pagos que fueron presupuestados a realizarse en el 2008 y que se realizarán en el 2009 por diversas razones (Anexos 3 y 4).

El aspecto más importante de destacar durante el año 2008 es la terminación de los Estudios de Aeronavegabilidad del futuro aeropuerto de Guayaquil en el sector de Daular-Chongón por parte de la Corporación Mitre, estudio que determina que en el nuevo aeropuerto podemos construir 3 pistas paralelas con aterrizajes simultáneos. Esta determinación es de vital importancia para Guayaquil y para el Ecuador, porque técnicamente nos dice –avalado por la institución que más sabe de aeronáutica en el mundo- que el Aeropuerto en Daular-Chongón es el UNICO aeropuerto en el país que puede tener más de una pista. Por lo tanto, ni Quito, ni Manta, ni Latacunga tienen capacidad de convertirse en el largo plazo en “EL” aeropuerto de Ecuador. Solo el aeropuerto de Daular-Chongón tiene esa capacidad física y técnica (Anexo 5).

Es importante anotar que en este momento solo existen 5 aeropuertos en el mundo - todos en los Estados Unidos de Norte América - con esa capacidad. Munich, en Alemania, será el primero fuera de los E.U.A. con esas características, gracias a los estudios que Mitre ha realizado para dicho aeropuerto.

También debemos anotar, con relación al futuro aeropuerto de Guayaquil, que contratamos los estudios de factibilidad hidrológico-hidráulicos y los de factibilidad de geotecnia y diseño geométrico de las pistas; además se contrataron los estudios de pre factibilidad de los accesos al nuevo aeropuerto, de abastecimiento de agua potable y de abastecimiento de combustible. También contratamos los diseños de construcción de la calle perimetral del nuevo aeropuerto. Por otro lado, contratamos la identificación de las variables ambientales más relevantes que deberán ser consideradas en el Plan Maestro.

Finalmente, efectuamos varias reuniones con los dirigentes de las Comunas de San Pedro de Chongon y Daular a fin de hacerles conocer los resultados del informe de Mitre y la firme



Municipio de Guayaquil
Municipalidad de Guayaquil
Calle 10 de Agosto 1000
Teléfono: 099 520 1000

determinación del Municipio de Guayaquil de llevar adelante este futuro proyecto y también solicitarles toda su colaboración para el futuro aeropuerto, dada la importancia que tendrá para sus comunidades.

Iniciamos este acercamiento auscultando las necesidades básicas de estas comunas e informándoles de la decisión de la AAG y del M. I. Municipio de Guayaquil de comenzar un programa de cooperación que permita que nuestros futuros vecinos mejoren sus condiciones de vida.

Como resultado de las reuniones se contrató un Plan de Desarrollo para la Parroquia y una serie de obras de regeneración, las cuales se detallan en el cuadro siguiente:

| Obras Comunas Chongòn-Daular | Estado Actual |
|--|----------------------|
| <u>Comuna Daular</u> | |
| Carretero Acceso a Daular desde Autopista 10km | TERMINADO |
| Calle principal 0+420 | DISEÑOS TERMINADOS |
| Calle Transversal 1 0+209 | DISEÑOS TERMINADOS |
| Calle Transversal 2 0+90 | DISEÑOS TERMINADOS |
| Planta de Tratamiento Agua Potable | EN CONSTRUCCION |

| | |
|--|--------------------|
| <u>Comuna Chongon</u> | |
| Ave Pres Abs 0+605 hasta Cementerio(1) | EN CONSTRUCCION |
| Calle Tercera Term Terrestre 1+060(2) | DISEÑOS TERMINADOS |
| Calle Guayacan (0+320) (3) | DISEÑOS TERMINADOS |
| Calle Primera 0+510 y 0+69,40 (4) | DISEÑOS TERMINADOS |



Municipio de Bogotá
Aeropuerto
de Bogotá
Calle 119
Bogotá

Todas estas obras tienen un costo de US\$ 1'676.561,22, inversiones que han sido aprobadas por ustedes, señores directores y que han sido realizadas por el Departamento de Obras Publicas Municipales a través de convenio donde la AAG entrega los dineros para que el Municipio realice la obra, excepto la construcción de la Planta de Tratamiento de Agua Potable de Daular que fue adjudicado a un contratista por la AAG, previo el concurso respectivo. Por motivos del invierno las obras que tienen su diseño terminado no las ha podido construir el Municipio, pero en cuanto las condiciones meteorológicas lo permitan se realizaran con prontitud.

Otro aspecto que hay que destacar son las obras de recapeo de la pista y del taxiway que realizó Tagsa cumpliendo lo que especificaba el contrato de concesión. Tagsa cumplió en el año 2008, con el volumen de repavimentación de pista que se había diferido desde el año 2004, de acuerdo con los compromisos mutuos de esperar el comportamiento de la repavimentación que se hizo para esa fecha.

Estos trabajos de repavimentación de la pista se realizaron entre las fechas del 04 de noviembre al 30 de noviembre del 2008. El horario de trabajo fue de 00h00 a 8h00.

Para esta repavimentación previamente se realizo un fresado de la superficie en 1" y se colocó una nueva carpeta asfáltica de espesor de 2" en toda la longitud de la pista de 2790m, por un ancho de 45m. El área fresada en pista fue de 144.000 m² habiéndose colocado 16.300 toneladas de asfalto. Es muy importante mencionar que se aprovechó para repavimentar y nivelar los 300m aproximadamente que existen entre el umbral de pista y los deflectores, zona que estaba muy desnivelada. De igual manera en esta repavimentación se puso dentro de la norma internacional algunas abscisas de la pista que no tenían la pendiente transversal reglamentaria. Por otro lado se colocó la tubería "célula 40" en estos 300m para la futura instalación de las luces de aproximación.

Con fecha 12 de Diciembre a 23 de diciembre en horarios de 08h00 a 18h00, se repavimentó la calle de rodaje ALFA en una longitud de 980m entre el nuevo rodaje ALFA y intercepción CHARLIE y desde este punto hasta la intercepción ECHO. Para estos trabajos en primer lugar se realizó un bacheo en un área de 5.000 m² a fin de dejar con una buena base para la repavimentación. En las otras aéreas de este taxiway se realizó un fresado de 1" pulgada y se procedió a colocar una nueva carpeta asfáltica de 2". En total, se colocaron aproximadamente 7.430 toneladas de asfalto en las calle de rodaje.

La IATA fue contratada para determinar la capacidad de pasajeros que el aeropuerto podía manejar manteniendo el nivel C estipulado en el contrato de concesión. El estudio determinó que con la actual tecnología de las aerolíneas para chequear sus pasajeros, podemos manejar cerca de 4 millones de pasajeros y con pequeños cambios y mejoras físicas menores podríamos llegar a cerca de 5 millones. Pasada esa cifra requeriríamos de ampliaciones en la terminal. Adquirimos de la IATA el software "Total Airport SIM" un simulador de operación de aeropuertos que costó \$150.000



Autoridad Aeroportuaria
de Guayaquil
Aerolíneas de Guayaquil
Aerolíneas de Guayaquil

con entrenamiento en Guayaquil por parte de un técnico de la IATA para poder realizar estas evaluaciones con nuestro personal técnico y no contratar en el futuro personal especializado de dicha institución para hacer estas evaluaciones sino cuando sea estrictamente necesario.

Quiero terminar agradeciendo el constante apoyo del señor Alcalde de Guayaquil, abogado Jaime Nebot Saadi, la dedicación y supervisión que realizan ustedes, señores Directores y miembros del Consejo Directivo, y el dedicado esfuerzo de todos los funcionarios de la AAG, lo que nos ha permitido un año más de fructífera labor.

Ing. Nicolás Romero Sangster