

## Para volar, debemos planear.

**CISC** Comentario

Año 2016 - Marzo 07 - No. 750

Se autoriza la reproducción total y/o parcial de su contenido siempre y cuando se cite la fuente:  
Consultores Internacionales, S.C. ® (CISC)

- Es importante que se haga una planeación con una visión de largo plazo, a 50 y 100 años, para las 710ha. que se liberarán cuando cierre el actual aeropuerto.
- Lo que decida construirse finalmente tiene que dar respuesta a los problemas actuales y futuros de la Ciudad.
- El Nuevo Aeropuerto no debe construirse a expensas de los recursos que genera el actual.
- El proyecto de transformación urbana también debe ser armonizado políticamente.

Para cualquier ciudad el aeropuerto es sin duda una de las instalaciones más importantes. Es la puerta de entrada para el turismo, las inversiones y el comercio y, cada día más, para la inserción en las cadenas globales de suministro y logística. Sin embargo, conforme avanza el crecimiento poblacional y económico de las ciudades, sus capacidades comienzan a ser insuficientes e incluso rebasadas por la demanda de transporte aéreo.



**En el caso del Aeropuerto de la Ciudad de México, desde hace varios años es evidente la necesidad de ampliar su capacidad para que acompañe al crecimiento nacional. Hoy en día, el Aeropuerto opera 18 % por arriba de su capacidad instalada, que es de 32 millones de pasajeros al año. Hacia 2050, si no se tomaran las acciones que ya iniciaron, el aeropuerto operaría 72 % por encima de su capacidad instalada, representando un serio peligro de accidentes y la evidente inoperancia de las instalaciones.**

Es clara pues la necesidad de contar con un Nuevo Aeropuerto que proporcione a la Ciudad una mayor conectividad, funcionalidad y rentabilidad. Como se ha hecho evidente en ya varios foros y debates en los que participan expertos en el tema, **técnica y financieramente no es posible conservar la operación del actual aeropuerto en conjunto con otro alterno. La alternativa real es la construcción de uno nuevo al oriente de la ciudad de México** ya que está cerca del centro de la demanda, además de constituirse en la opción más viable para el traslado terrestre de los pasajeros y para cubrir de forma eficiente y por muchos años más la demanda actual y futura de transporte aéreo.

Una vez que el actual aeropuerto deje de funcionar, se deberá comenzar con los trabajos de reconversión y transformación del terreno de 710 hectáreas y definir su financiamiento, con base en un plan de desarrollo integral. **Lo importante aquí es que dicho plan contenga una visión de largo plazo, a 50 y 100 años, que genere profundos beneficios económicos y sociales para la población.**

Del qué hacer con el terreno, se han hablado y expuesto públicamente varias alternativas, gracias a los foros que ha organizado el Gobierno de la Ciudad de México a través de la SEDECO. Éstas van

desde inundar el terreno para convertirlo en una reserva ecológica, hasta crear un centro científico tecnológico para el desarrollo regional. Muchas cosas son posibles, incluso el terreno podría tener vocaciones mixtas. **Lo que no se debe soslayar es que lo que finalmente decida construirse tiene que dar respuesta a los problemas actuales y futuros de la Ciudad, contar con la legitimación ciudadana y debe culminar en la creación de un Plan Maestro con visión regional y de largo plazo.**

**En cuanto al financiamiento**, tanto para la construcción del Nuevo Aeropuerto como para la del proyecto que se elija desarrollar en el terreno liberado, **deberá de guiarse bajo dos premisas: ser sostenible y autofinanciable**. Por sostenibilidad debe entenderse que el financiamiento de los proyectos no tiene que comprometer los recursos en el largo plazo. Por otra parte, los proyectos deben ser autofinanciables, es decir los egresos de uno no deben solventarse con los ingresos generados por el otro, sino que su construcción tiene que sustentarse con su flujo de caja propio. **Ambos son megaproyectos y requieren de grandes inversiones, por lo tanto no se debe construir uno a expensas de otro.**

Por su parte, **es muy importante llevar a cabo una adecuada planificación y gestión de recursos para la construcción del proyecto que se elija en el terreno liberado**. Las experiencias internacionales en la construcción de predios que antes fueron aeropuertos muestran que las Asociaciones Público Privadas son un esquema adecuado porque permite reducir riesgos, amplía el monto de la inversión y permiten financiar proyectos en un contexto de bajos ingresos públicos, como el que actualmente vive nuestro país. No obstante, se debe ser cuidadoso en la selección del socio o socios privados; el punto importante aquí es la transparencia con la que se maneje el proyecto.

**El tema de la planeación técnica y financiera es importante, pero naturalmente por ser una obra de gran envergadura, que involucra la inversión de una gran cantidad de recursos y la confluencia de muchos intereses, el proyecto de transformación urbana también debe ser armonizado políticamente** con las diferentes estructuras públicas, así como conjuntar los intereses que siempre saldrán como “fantasmas” en el ámbito político.

Quizás será necesario que antes logremos exorcizar a los fantasmas que durante mucho tiempo han impedido los grandes cambios, por llevar agua a su molino. La oportunidad que se nos presenta es única para esta generación, quizás no se volverá a ver algo así en muchos años. Consideremos que los grandes cambios requieren decisiones firmes y, ante todo, una planificación con visión de largo plazo, y **voluntad política** para llevarlos a acabo. Seamos parte de esta transformación urbana de nuestra Ciudad.