

El proyecto, integral, daría pautas a la expansión urbana en el centro del país

El aeropuerto en Tizayuca ordenaría el crecimiento

■ Cambiaría el futuro de casi mil 200 ejidatarios dueños de los terrenos: Ríos Cano

CAROLINA GOMEZ MENA

Situar el aeropuerto alternativo en el valle de Tizayuca implica mucho más que resolver la saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), ya que por ser un "proyecto integral", ordenaría el crecimiento urbano del centro del país, atraería inversiones, generaría nuevas fuentes de empleo y cambiaría el futuro de los casi mil 200 ejidatarios poseedores de las cuatro mil hectáreas en las que se piensa instalar la parte principal de la terminal aérea, comentó Horacio Ríos Cano, secretario de Desarrollo Económico del estado de Hidalgo.

Al catalogar el plan como "la gran oportunidad de los mexicanos de que se den rutas claras de crecimiento a largo plazo", el funcionario detalló que el Programa de Ordenamiento Urbano de la Zona Metropolitana prevé que la mancha urbana capitalina "se dirija hacia la zona nororiental, precisamente hacia el corredor del valle de Tizayuca, por lo que hacia allá habrán de ordenarse los trabajos de equipamiento urbano".

Con lo anterior dio a entender que el proyecto aeroportuario en Tizayuca, lejos de contraponerse a la tendencia de crecimiento, le daría respuesta y lo canalizaría. A esto se suma que según la empresa Aeropuertos de París (Adp) —la que diseñó el proyecto aeroportuario hidalguense—, la tendencia mundial apunta a que los puertos aéreos se localicen lejos de las ciudades a fin de prevenir el desarrollo poblacional y evitar que sean devorados por las metrópolis.

En entrevista, Ríos Cano descartó que la distancia de Tizayuca al Distrito Federal (65 kilómetros) sea una traba insalvable para que las autoridades descarten el corredor hidalguense y se inclinen por Texcoco, ya que se estudia la posibilidad de que simultáneamente se construya un tren ligero que conecte en 30 minutos a la nueva terminal con Buenavista.

Detalló que Adp —empresa que ha diseñado más de medio centenar de aeropuertos en diversas partes del mundo— avaló en su

informe de impacto la "factibilidad" de construir la terminal área en Tizayuca tanto por el espacio aéreo como por la conectividad terrestre con la capital.

Respecto al primer punto aparentemente no habría ningún problema en cuanto a disputa del espacio aéreo con el actual AICM y en torno a la distancia, el funcionario puntualizó que debido a que al aeropuerto alternativo corresponderían los vuelos internaciona-

les, los de "gran duración", a los usuarios no les incomodaría invertir pocos minutos más para trasladarse a otro aeropuerto.

Detalló que 70 por ciento de las tierras son ejidales y el resto pequeña propiedad, y agregó que en las pláticas sostenidas por el gobierno local con los propietarios, estos han manifestado "su apoyo" al proyecto.

Al manifestar que "la zona es de temporal y con desarrollo de agricultura de baja ren-

tabilidad, produciendo cultivos de cebada, sobre todo para forraje", Ríos Cano dijo que los productores ven en el proyecto la posibilidad de "cambiar su expectativa de vida poco alentadora hacia una de progreso".

Sobre esto aseveró que el plan aeroportuario incentivará industria, comercio, hotelería, turismo y agricultura tanto en Hidalgo como en Toluca, Querétaro, Pachuca, Tlaxcala, Puebla, Cuernavaca y el DF.

Este proyecto prevé la ocupación de un total de 65 mil hectáreas; en cuatro mil de éstas se construirían cuatro pistas y el edificio terminal, lo que posibilitaría 960 mil operaciones aéreas anuales y generaría medio millón de empleos directos en las próximas dos décadas, afirman los responsables del plan.