¿Tizayuca o Texcoco?

Análisis comparativo de las opciones viables para la construcción del nuevo aeropuerto

PATRICIA MUÑOZ RIOS

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) se ha comprometido a que la decisión final sobre la ubicación del nuevo aeropuerto se dará a conocer en junio próximo. Aun cuando los análisis que mandó realizar la dependencia con diversos grupos de expertos se inclinaron en favor de que la nueva terminal se construya en Texcoco, el titular de la dependencia, Pedro Cerisola y Weber, sostuvo que aún no se descarta ninguna de las dos posibilidades más viables y que se continuará estudiando ambas zonas.

Las expectativas de la SCT son:

– Que la inversión estimada para la construcción del nuevo aeropuerto sea de alrededor de 2 mil millones de dólares, de los cuales la mayor parte la aportará el sector privado y sólo "una mínima parte" el gobierno federal.

– La obra tendrá que iniciarse en los primeros años del gobierno, porque el actual aeropuerto está a punto de rebasar su capacidad máxima, ya que el año pasado registró cerca de 290 mil operaciones y su nivel extremo es de 300 a 320 mil, por lo que en los próximos años podría llegarse a un punto de riesgo de saturación, lo que afecta la seguridad de este medio de transporte.

– El nuevo aeropuerto debe garantizar cuando menos condiciones técnicas operativas para los próximos 50 años.

TIZAYUCA

Ventajas:

La propuesta del gobierno del estado de Hidalgo para el desarrollo de un nuevo aeropuerto en esta zona plantea la construcción de una terminal complementaria al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, con el cual operaría simultáneamente, por lo que la actual infraestructura no se perdería.

La terminal que se tiene proyectada tendría cuatro pistas paralelas; su capacidad sería de 184 operaciones por hora en condiciones de buena visibilidad y de 158 operaciones por hora con baja visibilidad. Asimismo tendría capacidad de un millón 141 mil 700 operaciones anuales.

Desventajas

La principal desventaja sería el hecho de que una parte de las operaciones aeroportuarias se tendría que realizar en la terminal actual y otra en la nueva.

Esto originaría, por ejemplo, que en vuelos de conexión los pasajeros tendrían que realizar el largo recorrido de un aeropuerto a otro con sus equipajes y valores. En respuesta, los asesores que han diseñado este proyecto señalan que esas operaciones son comunes en diversas ciudades del mundo que cuentan con dos aeropuertos (casi siempre uno para vuelos nacionales y otro para internacionales).

Además, desde la ciudad de México el recorrido sería más largo al aeropuerto de Tizayuca que al de Texcoco.

Espacio aéreo

Un aeropuerto en esta zona sería compatible con la actual terminal, respetando sus procedimientos de llegadas y salidas, e incluso la empresa Aeropuertos de París ADP señala la factibilidad de convivencia con la base aérea de Santa Lucía.

Reserva territorial

4 mil hectáreas.

Propiedad del terreno

Tierra ejidal y pequeña propiedad (70 y 30 por ciento, respectivamente).

Costo del terreno

200 millones de pesos, estimado por organizaciones del gobierno de Hidalgo.

Clima

Precipitación anual baja, sin incidencia de niebla; temperatura promedio 4 grados centígrados inferior a la del aeropuerto actual y humedad relativa baja.

Vialidad

Todas las vías de acceso tienen importantes rezagos. Además, por la distancia, se tendría que construir un tren suburbano para mejorar la accesibilidad a esta terminal, lo cual por otra parte detonaría el desarrollo urbano de la zona.

Inversiones requeridas

El grupo asesor estima que como inicialmente se construiría una sola pista, y dadas las condiciones firmes del suelo, la inversión no rebasaría los 600 millones de dólares. Además se tendría que costear un ferrocarril suburbano de cerca de 785 millones de dólares, gastar otros 200 millones en obras de conectividad y 200 millones más en el suelo.

Ordenamiento territorial

Se podría tener un desarrollo ordenado, diseñado expresamente para las necesidades futuras de esta terminal y además se induciría un crecimiento en toda la zona.

Impacto en aerolíneas

Para estas empresas representaría un impacto semejante a abrir una estación más. Las líneas podrían negociar el arrendamiento o venta de sus instalaciones en el actual aeropuerto o bien incrementar la posibilidad de vuelos de conexión.

TEXCOCO

El aeropuerto en Texcoco sería excluyente, pues no sólo se tendría que cerrar el aeropuerto actual, sino también la base aérea de Santa Lucía.

Reserva territorial propuesta

3 mil 966 hectáreas.

Propiedad del terreno

Un mil 851 hectáreas del Proyecto Lago de Texcoco y 5 mil 915 hectáreas de tierra ejidal y de propiedad privada.

Costo del suelo

3 mil 250 millones de pesos, según Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Clima

Alta precipitación anual y elevada incidencia de nieblas. La temperatura media es igual a la del actual aeropuerto y la humedad relativa promedio es media.

Vialidad

Sus accesos tienen importantes rezagos. Desde el centro de la ciudad de México la distancia es menor que a Tizayuca.

Inversiones

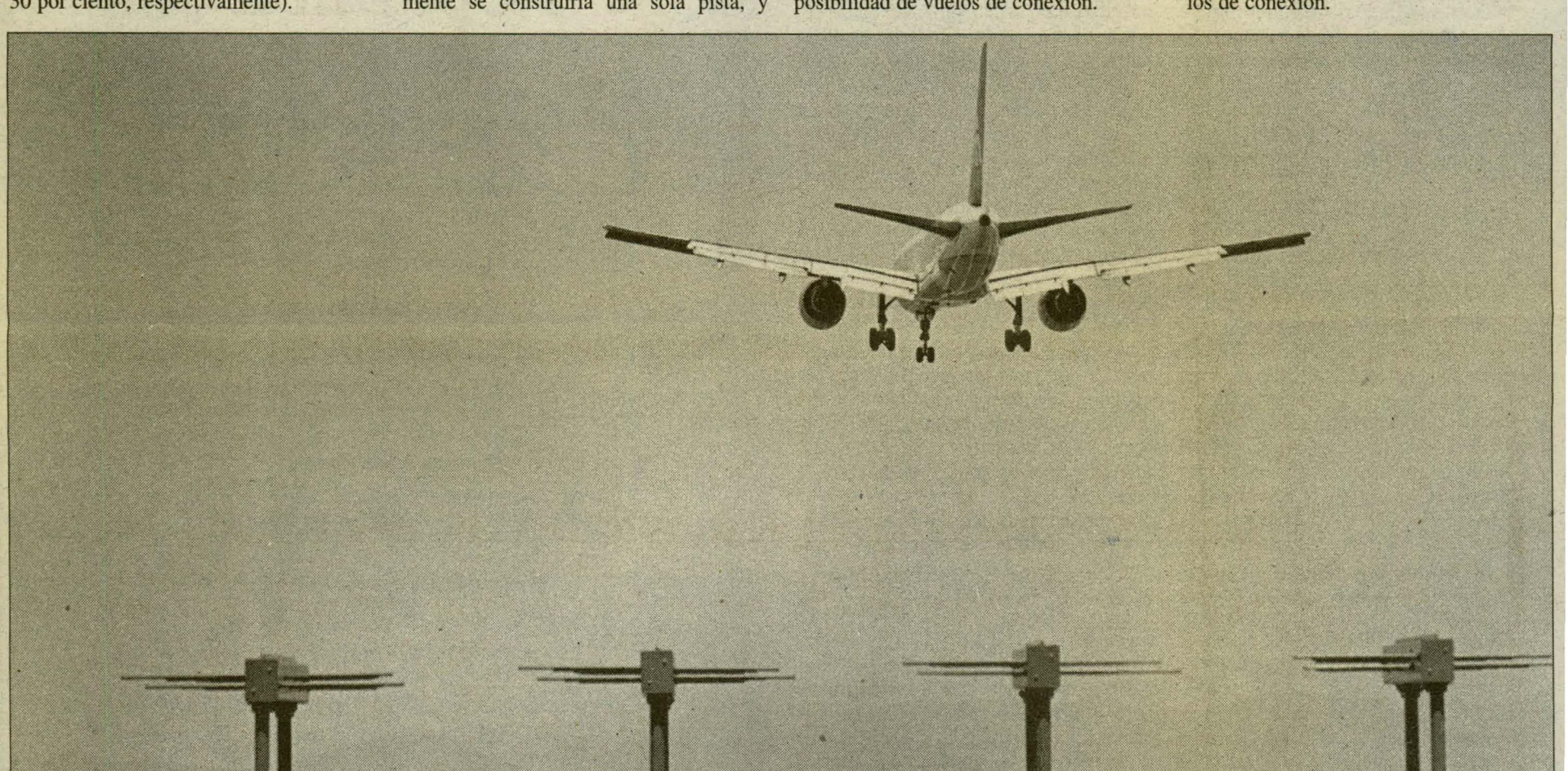
Debido a las difíciles condiciones del suelo, al número de pistas y a la elevada capacidad requerida, se estiman inversiones por 2 mil millones de dólares (según cifras de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes). Además, se tendría que costear la reubicación de infraestructura hidráulica.

Ordenamiento territorial

La zona se encuentra densamente poblada y se contribuiría a hacer cada vez más grande la mancha urbana. Los actuales empleados del aeropuerto se desplazarían 18 kilómetros a la fuente de trabajo.

Impacto en aerolíneas

Todas las líneas tendrían que hacer una mudanza completa y perder las inversiones realizadas en el actual aeropuerto, pero no tendrían problemas con sus vuelos de conexión.



CRISTINA RODRIGUEZ

Continúa la polémica sobre la sede del nuevo aeropuerto capitalino