

CONSTRUCTORAS, EN CONSORCIO, COMPETIRÍAN CON EXTRANJERAS

Mexicanas van por nuevo aeropuerto

DESCARTADA, LA AMPLIACION DEL AICM

Sí habrá nuevo aeropuerto y

estará en Texcoco

De acuerdo con fuentes del sector, el proyecto incluye la construcción de hasta seis pistas e involucra una inversión de 70,000 millones de pesos en dos fases; operación parcial de las instalaciones iniciaría este sexenio: fuentes del sector

Luis Carriles

EL ECONOMISTA

LA SOLUCIÓN al aeropuerto de la ciudad de México se presentará a más tardar en el segundo semestre del 2014. Un despacho internacional de alto reconocimiento se estaría encargando de encontrar la mejor solución, en coordinación directa con la **Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)**, aunque con un seguimiento constante de la Presidencia de la República. El objetivo es que hacia el 2018, al final de la actual administración, operen por lo menos dos de las cinco o seis pistas. La escala del proyecto depende de si se consiguen una serie de terrenos que se negocian en la zona de Texcoco.

La inversión se llevará a cabo en dos partes, en la primera se estarían

invirtiendo al menos 50,000 millones de pesos, que incluyen los costos de las vialidades y de la infraestructura secundaria necesaria para poder ponerlo en marcha.

En una segunda etapa, se invertirían otros 20,000 millones de pesos que serían destinados a las nuevas pistas, podrían ser cuatro más, y la terminación de la obra.

El nuevo aeropuerto está pensado para una viabilidad de hasta 40 años, con una alta demanda, y que lo mismo pueda mover pasajeros, como destino o en conexión, o carga, para la ciudad de México o para la región central del país.

En la evaluación realizada se hace un estudio del impacto que tendría esta nueva terminal en el sistema aeroportuario mexicano, con las terminales aéreas de Puebla y Toluca.

De acuerdo con las fuentes consultadas por **El Economista**, en el gobierno tienen al menos a dos equipos dedicados al proyecto del aeropuerto de Texcoco, uno de ellos dentro de la propia **SCT**, con el subsecretario de Comunicaciones, Raúl Murrieta Cummings; y otro manejado por Federico Patiño, director del Fondo Nacional de Infraestructura, ambos coordinados con la Secretaría de Gobernación y la Presidencia de la República.

Además, ambos grupos tienen a varias empresas dedicadas al diseño de la nueva infraestructura aeroportuaria, haciendo labores de con-



Fecha 10.02.2014	Sección Primera	Página pp-4-5
----------------------------	---------------------------	-------------------------

sultoría. Hasta mediados de enero, el modelo que más ha convencido al gobierno es un edificio central, en medio del aeropuerto, con dos pistas a cada lado.

Estas instalaciones se unirían a la ciudad de México, ya sea por vialidades privadas (carretera al estilo del aeropuerto de Santiago de Chile), o incluso se habla de la posibilidad de un transporte por vía férrea que conecte las nuevas instalaciones con la capital.

En cuanto al financiamiento del proyecto, se estudian diversas op-

ciones. Una de ellas implica que sería 100% presupuesto del gobierno federal, complementado con la concesión al sector privado de todas las áreas de servicio, así como los sistemas auxiliares relacionados con el proyecto. Otra opción es el uso de esquemas de Asociación Público-Privada. En caso de que se optara por esta alternativa, habría un traje a la medida. Podrían ser uno o varios bloques en asociación.

Una cosa parece clara: el gobierno ya descartó la construcción de una nueva (y tercera) terminal en las actuales instalaciones del Aeropuer-

to Internacional de la Ciudad de México, pero aún está a discusión el fin que tendrán las instalaciones, pues hay varias opciones para las mismas.

En esta discusión, sobre qué hacer con las actuales instalaciones, entre las opciones revisadas están su cierre y convertirlo en un desagüe del Lago de Texcoco; convertirlo en un área verde que reduzca el impacto habitacional de la zona o mantenerlo en funcionamiento con una limitada operación. Son muchas las voces que se oponen al cierre del aeropuerto actual, una de las más importantes es de las autoridades del Gobierno del Distrito Federal. La terminal aérea actual es un polo de actividad económica que no quieren perder.

luis.carriles@eleconomista.mx

El objetivo es que hacia el 2018, al final de esta administración operen por lo menos dos pistas.

El gobierno ya descartó la construcción de una nueva (y tercera) terminal en el AICM.



El gobierno federal ya descartó la ampliación del AICM, pero aún no se sabe qué harán con sus instalaciones. FOTO: CUARTOSCURC

EN LAGOS, LA SOLUCIÓN A LA SATURACIÓN AEROPORTUARIA

El gobierno federal ha decidido construir un nuevo aeropuerto que resuelva la saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, mediante un proyecto cuya inversión se estima en 70,000 millones de pesos; ante este hecho, los constructores mexicanos fraguan una alianza para competir con las empresas extranjeras.

ZONA FEDERAL
 NUEVO AEROPUERTO



FUENTE: SCT.

PRELIMINARES DEL PROYECTO TEXCOCO:

- El recinto está planteado para tener una viabilidad de hasta 40 años con una alta demanda y que lo mismo pueda mover pasajeros que carga.
- La nueva instalación aérea podría tener hasta seis pistas si se logra liberar un último paquete de terrenos que aún está en negociación.
- Las nuevas instalaciones se unirían a la ciudad de México, ya sea por vialidades privadas o por un tren ligero.
- El proyecto será financiado 100% con presupuesto federal, pero se concesionarán todas las áreas de servicio, así como los sistemas auxiliares vinculados al proyecto.
- El diseño de un edificio central con dos pistas a cada lado es el que más viable se percibe desde el gobierno federal para la nueva terminal aérea.
- Aún está a discusión el fin que tendrá el suelo de las actuales instalaciones del AICM, que podría mantenerse en uso parcial o cerrarse para albergar el desagüe del Lago de Texcoco.

CIRCUITO DE AEROPUERTOS DEL CENTRO DEL PAÍS



- | | |
|---|---|
| 1. AICM (Benito Juárez)
DISTRITO FEDERAL | 5. Querétaro (AIQ)
QUERÉTARO |
| 2. Toluca (Adolfo López Mateos) EDOMEX | 6. Pachuca (Juan Guillermo Villasana)
HIDALGO |
| 3. Puebla (AIP)
PUEBLA | 7. Base Aérea 1
(Santa Lucía)
EDOMEX |
| 4. Cuernavaca (Gral. Mariano Matamoros)
MORELOS | |

SE PERFILA CONSORCIO

Hasta hace dos semanas se tenía al menos a 15 empresas interesadas en el proyecto. Las más fuertes hasta ahora son:

- | | |
|---|---|
| • ICA | • GIA |
| • Ideal-Con el respaldo financiero de Inbursa | • La Peninsular-apoyada por Banco Interacciones |
| • Marhnos | • Teia |
| • Coconal | • Prodemex |

GRÁFICO EE