

Fecha <b>10.02.2014</b>	Sección <b>Metrópolis</b>	Página <b>6</b>
----------------------------	------------------------------	--------------------



**JOSÉ LUIS LUEGE**  
www.ciudadposibledf.org, @JL\_Luege

## Alternativas para un nuevo aeropuerto

La mayoría de las grandes ciudades en el mundo tiene dos o más aeropuertos, lo que significa que es posible la coordinación del espacio aéreo en una misma metrópoli

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (**SCT**) está preparando el proyecto para la construcción de un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México. Creo que es evidente la saturación y limitación en los servicios del actual aeropuerto que afecta a miles de usuarios y que requiere de una serie de acciones y proyectos para incrementar su capacidad y poder atender a un número mayor de pasajeros, con servicios modernos y eficientes, que llevan a la Ciudad de México a un alto nivel de competitividad mundial.

El problema está en la decisión de cuál o cuáles son los proyectos indicados para atender esta situación urgente. Actualmente, los expertos de la **SCT** trabajan en una sola opción. El **secretario** del ramo explicó hace poco que se trata de una “ampliación” del actual aeropuerto sobre los terrenos federales del Lago de Texcoco. Este proyecto se basa —según palabras del **secretario Ruiz Esparza**—, en que en el vaso del Lago de Texcoco se cuenta con terrenos que son propiedad de la nación, y que por lo tanto, no habría necesidad de expropiaciones.

En el fondo, resulta una posición “cómoda”; simplemente se trata de evitar lo que pasó en la administración del presidente Fox, que por un mal manejo político en la expropiación de los terrenos del ejido de Atenco, provocó una movilización social que echó por tierra el proyecto. Pero lo que no se dice es que la razón para expropiar cerca de 6 mil hectáreas en Atenco era precisa-

mente para proteger la zona federal de Texcoco, donde se desarrolla desde hace muchos años un ambicioso proyecto de recuperación ambiental que hoy conocemos como “Proyecto Lago de Texcoco”.

Quiere decir que dicha decisión cumplía con los requisitos de impacto ambiental para darle continuidad al rescate ecológico de la zona, que además, es un programa vigente que todos debemos apoyar para que continúe y se concluya.

En un artículo anterior detallé los fundamentos jurídicos y ecológicos que demuestran la ilegalidad de cualquier proyecto que considere construir pistas de aterrizaje, terminales o cualquier tipo de infraestructura aeroportuaria sobre la zona federal, porque se trata de una zona natural inundable, que está amparada por el artículo 27 de la Constitución. Como no faltarán los “defensores legaloides” de cualquier proyecto —aunque destruya el medio ambiente—, he presentado información técnica contundente que confirma la incompatibilidad de un aeropuerto con la vocación natural de inundación de la zona, que actúa como reguladora de fuertes tormentas en temporada de lluvia.

Por lo tanto, es también una zona de seguridad para la capital de la República. Me pe-

El problema está en la decisión de cuál o cuáles son los proyectos indicados para atender esta situación urgente



Fecha <b>10.02.2014</b>	Sección <b>Metrópoli</b>	Página <b>6</b>
----------------------------	-----------------------------	--------------------

¿por qué el proyecto que debería considerarse como el de mayor importancia e impacto para esta administración, se está manejando en la absoluta serecía? ¿Se debe quizás al temor de un nuevo Atenco?

Recientemente, escribí en este espacio un artículo titulado "Nuevo aeropuerto", donde fundamento la tesis de que si se invade la zona federal de Texcoco, se pone en riesgo inminente a toda la ciudad.

He recibido algunas críticas, sin embargo, muchas personas me felicitaron y me piden que siga argumentando y haciendo propuestas. Por esta razón voy a dedicar algunos artículos para exponer alternativas de solución que me parece deben analizarse más a fondo por parte de la **SCT**.

Lo primero es reiterar que la mayoría de las grandes ciudades en el mundo tiene dos o más aeropuertos, lo que significa que es posible la coordinación del espacio aéreo en una misma metrópoli. Es el caso de muchas ciudades en Estados

Unidos y en Europa, incluso algunas capitales europeas tienen hasta tres y Londres cuenta con cuatro aeropuertos. Entonces, ¿por qué en la Ciudad de México sólo se piensa en tener un aeropuerto? Tristemente, ni los doctores de MITRE me pudieron responder.

Voy a mencionar dos alternativas que podrían resolver el problema de capacidad de vuelos: Toluca y

Tizayuca. Desde hace muchos años, Toluca tiene el proyecto de ampliación a una segunda pista. Los terrenos estaban contemplados hacia el oriente, hasta el río Lerma, pero ¡oh, sorpresa!, justo los terrenos colindantes, primero se invadieron y en seguida se urbanizaron con todos los servicios. ¿Cómo era esto posible si ya existía el proyecto de ampliación a una se-

gunda pista? ¿Por qué las autoridades del estado y del municipio no actuaron inmediatamente impidiendo esta urbanización? La respuesta es muy simple, porque ellos mismos lo impulsaron bajo el esquema corrupto de

siempre: hacerse los terrenos, meter servicios, vender lotes a familiares y amigos, porque si algún día se decide ampliar el aeropuerto, entonces los terrenos van a valer 100 veces más de su precio original.

Hay que expropiar y recuperar todos los terrenos para la ampliación a dos pistas y modernizar todos los servicios. En segundo lugar hay que resolver la conectividad entre el actual aeropuerto y Toluca y esto sólo se puede hacer construyendo un tren rápido entre Toluca, su aeropuerto y la Ciudad de México. También se requiere ampliar y mejorar la autopista a Toluca, especialmente las salidas por Constituyentes, Lomas y Naucalpan.

En mi próximo artículo profundizaré este proyecto y trataré el de Tizayuca.