

Caja fuerte

LUIS MIGUEL GONZÁLEZ

# Nuevo aeropuerto del DF, en breve el anuncio

En las próximas semanas se dará el anuncio del nuevo aeropuerto del DF, que costará US11,000 millones y será la obra de infraestructura emblemática del sexenio.

**E**l ex gobernador de Hidalgo, Manuel Ángel Soto, ha trabajado al margen de la **SCJ** en el proyecto del aeropuerto del Distrito Federal. Le fue asignado el encargo desde mediados del 2013. Se le pidió discreción y eficiencia. Le reporta directamente al presidente Peña Nieto. Ya casi concluyó la primera parte de su encargo. En las próximas semanas se dará el anuncio.

Costará alrededor de 11,000 millones de dólares y estará en un área de más de 2,000 hectáreas, en Texcoco, Estado de México. Muy cerca del aeropuerto actual y de la zona ejidal de Atenco, allí donde una rebelión de enmachetados bloqueó el primer intento de construir el aeropuerto.

La demora en la presentación del proyecto tiene que ver con su complejidad. Se trata de una obra que será tres veces más grande que el aeropuerto actual. Tendrá seis pistas, montadas sobre diferentes tipos de suelo y atenderá hasta 60 millones de pasajeros anuales.

Los nombres de los arquitectos que han concursado para realizar el proyecto incluyen algunos de los principales despachos del mundo, como Norman Foster, Zaha Hadid y Richard Rogers, SOM, Gensler, Pascall + Watson y Teodoro González de León.

La complejidad también es financiera: ¿cómo conseguir recursos para una obra que vale 11,000 millones de dólares? ¿Cuál debe ser el papel del gobierno y el de la IP? Será un aeropuerto público mayoritariamente. Habrá oportunidades de negocio para la IP, en la construcción y en fases de la operación.

La construcción se llevará al menos cuatro años. Por eso es tan importante que el anuncio se dé pronto. Si no se hace en 2014, será muy complicado que el aeropuerto esté con-

cluido en tiempo y forma en este sexenio. Le tocaría inaugurarlo al próximo presidente.

La mayor urgencia de inaugurarlo tiene que ver con la saturación del actual aeropuerto. Es el segundo más utilizado de América Latina, sólo superado por el de Sao Paulo. Su capacidad ha sido rebasada más de una vez por semana, en promedio, en los últimos tres años. La probabilidad de un colapso operativo no es ciencia ficción. Se trata de una infraestructura que ya está saturada y que se enfrenta a una demanda creciente de servicios: aerolíneas, pasajeros y los casi 10,000 trabajadores que “viven” mínimo ocho horas diarias allí. Lo que ocurre con certidumbre absoluta es el deterioro de la experiencia del pasajero y los problemas de operación de las empresas. El aeropuerto Benito Juárez cada vez está peor.

La construcción del nuevo aeropuerto del DF no cancelará las posibilidades de crecimiento de los aeropuertos ubicados en ciudades cercanas. Falsamente se planteó como si se tratara de una disyuntiva: la nueva terminal del DF o la red. Los aeropuertos de Toluca, Querétaro y Puebla tendrán crecimientos importantes, porque están en zonas metropolitanas que requieren cada vez más servicios aeronáuticos. Hidalgo tendrá un aeropuerto. Será de carga y, quizá, se especialice en la atención de una parte de la aviación privada que vive un *boom* en la zona centro del país.

¿Quién ganará la obra? El gobierno ha alentado a grandes constructoras mexicanas a que formen un consorcio para participar. No les ha dado garantías. Entre los mexicanos hay temor de que los contratos más jugosos sean para extranjeras. ¿Serán? Entre más tiempo pase, habrá menos margen para apostar por los nacionales.

lmgonzalez@eleconomista.com.mx

