

## Expertos: es la ocasión de reinventar a la ciudad

**DIANA VILLAVICENCIO**

—diana.fuentes@eluniversal.com.mx

●●● Expertos internacionales consideran que el predio que abandonará el **Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM)** le da a la capital del país una “oportuni-

dad de oro” para reinventarse, pero recomendaron que 80% del espacio sea usado como área verde.

Expertos en gestión urbana de Quito, Eduardo Dousdebés; de Berlín, Gerhad Steindorf; y de Chile, Pablo Trivelli, consideraron que se puede redensificar el DF en altura

y aprovechar la infraestructura para generar mayor cohesión social.

En entrevistas por separado con EL UNIVERSAL, los especialistas plantearon la creación de una autoridad ejecutiva conformada por las fuerzas políticas, del sector privado y de la sociedad.

# “AICM permitirá al DF reinventarse”

- Expertos ven “oportunidad de oro” en cambio
- Proponen construir sólo en 20% del terreno

**DIANA VILLAVICENCIO**

—diana.fuentes@eluniversal.com.mx

Expertos internacionales consideran que el Gobierno del Distrito Federal tiene la “oportunidad de oro” para reiventarse como ciudad al planear con anticipación qué se construirá en el terreno de lo que dejará de ser el **Aeropuerto** Internacional de la Ciudad México (**AICM**).

Para que pueda ser un proyecto exitoso, recomiendan primero definir Usos de Suelo y respetar que en esta zona de 710 hectáreas sólo 20% sea utilizado para infraestructura inmobiliaria y 80% como área verde.

Además, aconsejan a las autoridades capitalinas llevar a cabo alianzas públicas y privadas que vayan de acuerdo con lo que la gente busca y carece.

Se trata, a consideración de los especialistas en gestión urbana de Ecuador, Alemania y Chile, de redensificar la capital en altura y aprovechar la infraestructura pública para generar mayor cohesión social.

Según su experiencia en el cambio de terminales aéreas, los expertos dicen a EL UNI-

VERSAL que es necesario crear una autoridad ejecutiva conformada por las fuerzas políticas, del sector privado y de la sociedad. Este grupo deberá estar a cargo el tiempo que dure el proyecto, ya sea cinco o más años, para evitar que con el término de las administraciones gubernamentales quede inconcluso y pueda tener continuidad.

Los tres protagonistas hablan de experiencias distintas, de traspies y de éxitos que pasaron para generar una nueva infraestructura que seguramente en el Distrito Federal será costosa y que podría oscilar en no menos de 500 millones de dólares.

Eduardo Dousdebés Correa, empresario que lideró el traslado e inauguración del **nuevo Aeropuerto** de Quito, Ecuador, advierte que el destino de la terminal aérea ubicada en la delegación Venustiano Carranza generará polémica y será una decisión política fuerte que tendrá que ir acompañada por todos los órganos de gobierno.

Señala que decisiones apresuradas podrían generar dificultades y serios conflictos.

Dousdebés Correa habla de

una planificación urbana que ofrezca calidad de vida a los mexicanos, además de que el área debe ser pensada en la lógica frente a toda la ciudad. Para ello, deberán contemplarse aspectos en materia de movilidad.

“Si un **aeropuerto** nuevo no tiene los medios para conectar a la gente está destinado al fracaso, también lo importante es que tenga colegios públicos, nueva infraestructura que permita desarrollar una centralidad nueva, donde se combine desarrollo inmobiliario de diferentes estratos para que haya una cohesión social, deben considerarse museos, áreas de entretenimiento y ocio”, explicó.

Es ahí cuando refiere la importancia de hacer alianzas público-privadas para lograr un desarrollo inmobiliario concertado que provocará crecimiento económico. Agrega que no tiene por qué estar peleada la IP y que mucho menos es sinónimo de privatización.

En Berlín, Alemania, se tiene una experiencia distinta. De cuatro aeropuertos existentes, el gobierno determinó transformarlos a uno solo.

Continúa en siguiente hoja



Fecha <b>23.09.2015</b>	Sección <b>Metrópoli</b>	Página <b>1-3</b>
----------------------------	-----------------------------	----------------------

Gerhad Steindorf, ingeniero civil con especialidad en Planeación Industrial en Berlín, detalla que cuando se decide hacer el cambio del **aeropuerto** ya había un déficit que no generaba ganancias, por lo que se decidió cerrarlo antes de concluir el nuevo.

Hubo constantes protestas civiles, pero antes detalla que fueron invertidos nueve meses para llevar a cabo una consulta que a final de cuentas quedó congelada y todo el potencial de ideas y propuestas para construir en un sitio de 230 hectáreas vivienda más barata, oficinas, biblioteca y un cluster de tecnología se quedó sólo como un plan inicial.

Explico que "710 hectáreas significan por ejemplo hacer una ciudad nueva dentro de la ciudad por el tamaño del ter-

no, por lo que primero el gobierno debe pensar para quién estaría diseñado, porque ni para ti, ni para mí, sino para las siguientes generaciones".

Destaca cuatro factores que el gobierno capitalino debería tomar en cuenta: tendencias del mundo y no sólo las de México; la movilidad para evitar menos tráfico; la globalización y la integración de diferentes etnias, aunque en México, opina, podría no ser tan importante; la educación, ya que sin ésta no hay progreso ni futuro y vivienda para que las casas puedan ser pagadas por la gente.

"A final de cuentas es tierra pública y representa una buena oportunidad... No es que el gobierno tenga que financiar la construcción de las casas, sino que al no cobrar la tierra al menos sería 20% más barato cons-

truir vivienda para toda la población", detalló.

Las consecuencias de dejar un terreno sin plan de desarrollo inmobiliario es que no hay avance económico y a largo plazo se cierran empresas, dijo.

En Chile se recibieron 70 propuestas, la mitad de chilenos y la otra de extranjeros. Pablo Trivelli Oyarzún, director de la Maestría en Economía Urbana de la Universidad MAYOR, dijo que estas sugerencias contribuyeron para saber qué es lo que no se quería construir en el terreno donde sería removida la terminal aérea.

Se hicieron estudios ambientales, de modelos de gestión inmobiliaria y de estimación de valor. A partir de estas evaluaciones se invitó a un concurso para elaborar un plan maestro que contiene un marco jurídico

y red de servicios.

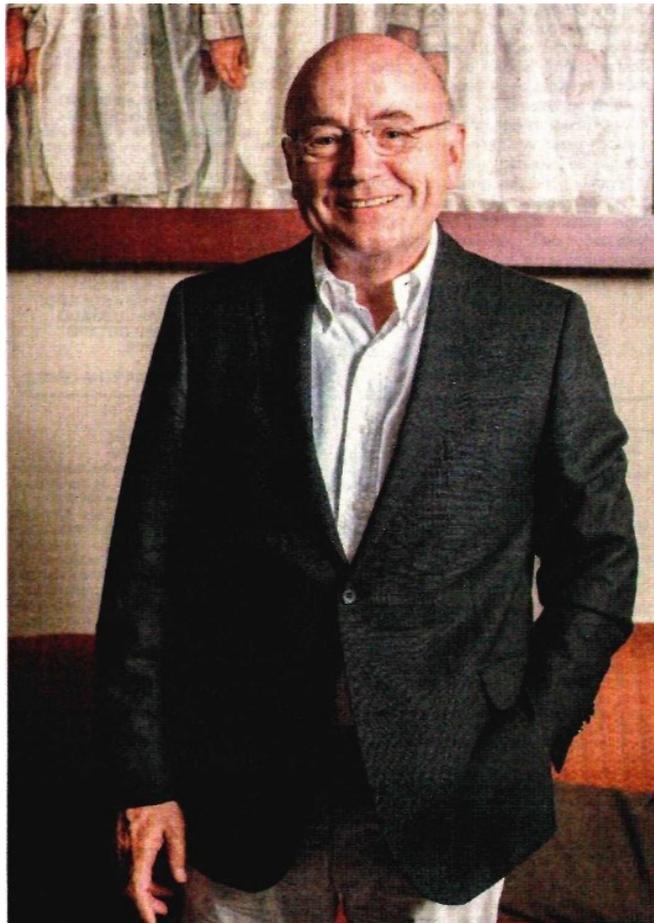
El especialista chileno aclara que no fue un proyecto fallido, porque después de 15 años se va destrabando para poder convertir esta zona verde de 250 hectáreas en un ambicioso proyecto desarrollable.

"Por estos días el Ministerio de la Vivienda llamará a licitar para vender algunos terrenos y se empiece a construir en los alrededores del parque", dijo. ●

**"Si un **aeropuerto** nuevo no tiene los medios para conectar a la gente está destinado al fracaso"**

**EDUARDO DOUSDEBÉS**

Empresario que lideró el traslado e inauguración del **nuevo Aeropuerto** de Quito



Gerhad Steindorf, ingeniero civil con especialidad en Planeación Industrial en Berlín, Alemania, narra la experiencia en su país.