

El proyecto que implica cuadruplicar la movilización de pasajeros en el AICM, de 31 millones en el 2014, hasta una capacidad máxima de 120 millones de personas en los siguientes 20 años, podrá sortear todos los retos técnicos, financieros y tecnológicos, así como la disponibilidad de terreno para comenzar sus operaciones en el 2018, en una primera etapa.

El proyecto busca liberar al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México de la saturación, al contar con una nueva terminal cinco kilómetros al norte de la actual y para ello demandará cuando menos 2,000 hectáreas, todas consideradas como terreno federal.

Existen al menos seis gigantes de la construcción, Pinfra, OHL, ICA, Parsons, Skidmore e IDEAL, interesados en participar en la edificación de la nueva infraestructura. También ha llamado la atención del arquitecto británico Norman Foster, que ya habría presentado al gobierno su propuesta de diseño para el nuevo aeropuerto.

Pero la terminal, que tendrá un costo superior a los 120,000 millones de pesos y demandará cuando menos 2,000 hectáreas para construir un edificio principal y seis pistas que permitan el despegue y aterrizaje simultáneo de aeronaves, enfrentará las críticas de organizaciones ambientalistas y activistas sociales que rechazan que en las inmediaciones del ex Lago de Texcoco se erija una obra de tales magnitudes.

El mismo gobierno federal prevé que los grupos ambientalistas incluso lleguen, eventualmente, a presentar acciones legales encaminadas a impactar en alguna medida la ampliación del AICM hacia un nuevo punto.

Documentos en manos de El Economista hacen mención a organizaciones ambientalistas, civiles y activistas o académicos que continuamente han rechazado la construcción de un nuevo complejo aeroportuario en la periferia de Texcoco y el Distrito Federal.

Expertos del sector prevén también que en esta ocasión no serán los factores sociales, como en 2001, o los económicos, como en 2009, los que descarrilen la intención de construir definitivamente un nuevo complejo que desahogue las operaciones del AICM, considerado el aeropuerto número 51 del mundo por movilización

de pasajeros y el más importante del país por número de operaciones y conexiones con el interior y exterior.

El gobierno estima que por lo menos son cinco los grupos ambientalistas que pudieran inconformarse con la construcción del nuevo aeropuerto. El Centro Mexicano de Derecho Ambiental (Cemda), la Red Mexicana de Organizaciones Campesinas Forestales (Red Mocaf) y los Guardianes de los Volcanes, son los tres grupos civiles a los que cita directamente una investigación gubernamental.

También son tomados en cuenta por el gobierno las posturas de ex funcionarios y de académicos de la UNAM. Incluso, la opinión del ex candidato presidencial Gabriel Quadri de la Torre tiene peso para la autoridad.

ARGUMENTOS AL QUE EL GOBIERNO TEME

El gobierno califica como que algunos de los argumentos negativos de los ambientalistas “son muy potentes” y comprometerían el apoyo ciudadano a la nueva obra.

Argumentos como que “se ocasionaría un daño irreversible”, “el proyecto acabaría con lo que queda del Lago de Texcoco” o “el proyecto no es viable, porque estaría en una zona de inundaciones” ganarían peso entre la sociedad, si los ambientalistas saben cómo aprovecharlos.

En todos los casos, existe una “predisposición” de la población para creer en esos argumentos. En contraparte, la respuesta del gobierno es que “existe un plan maestro de ingeniería” y “se trata de un proyecto de recuperación de un espacio degradado ecológicamente”, según los textos obtenidos.

“El gobierno pretende hacer ahora lo que lleva 30 años queriendo hacer. El reto es mayor, en el sentido de que **el AICM otra vez se acerca a su saturación** y hay poco tiempo para maniobrar. Luego está el costo y cómo se va construir y operar, pero ese no es el dolor de cabeza para el gobierno”.

“El impacto para el gobierno pudiera verse del lado ambiental. Existe la posibilidad de remediar una zona deprimida, como lo es oriente de la ciudad, pero no comunicarlo bien y con transparencia, al gobierno le pudieran salir impactos por ese sentido, (el ambientalista). El gobierno aprendió una lección en 2001, pero no sabemos qué tanto le sirva”, dijo

Fernando Gómez Suárez, analista en temas aeroportuarios y aeronáuticos.

Los diseñadores y constructores deberán tomar en cuenta factores como la sismicidad, la fragilidad del terreno; fenómenos meteorológicos como la niebla proveniente de la zona volcánica que se encuentra más al oriente. También que [en la zona se encuentran vasos reguladores y que es en tiempos de lluvias](#) un gran captador de agua, mientras que en la temporada de estiaje evita que las tolvaneras lleguen a la ciudad de México.

QUADRI: OPORTUNIDAD PARA DETONAR EL ORIENTE

Gabriel Quadri de la Torre, ex candidato presidencial en el 2012 y experto en temas de corte ambiental, estimó que en esta ocasión no se cometerán los mismos errores del 2001. “El gobierno esta vez no se portó vago, tomó posición y comprometió todo su capital político porque la obra salga”.

A su consideración, la ampliación del AICM no debiera generar reacciones difíciles de solucionar entre la autoridad y los grupos pro ecología. El problema, comentó, será cómo el diseñador y el constructor de la obra pueden emplazar una terminal en un terreno de naturaleza lacustre y que es propenso a las inundaciones.

El nuevo AICM dará una nueva cara y “sacará del letargo” a la zona oriente con un desarrollo económico y recuperación del tejido urbano en un área “bastante deprimida en muchos sentidos de infraestructura”.

Para el ambientalista, el argumento de que las rutas de aves migratorias se verán afectadas con el nuevo complejo, carecen de valor, pues es sabido que otros aeropuertos ubicados en naciones con cultura avanzada en cuanto a la protección del ambiente se encuentran cercanos a cuerpos de agua o zonas destinadas a especies animales.

“Movieron incluso ligeramente el nuevo AICM para evitar los conflictos. Pero ellos seguirán insistiendo en el impacto ambiental. Deben recordar que habrá consultas públicas, retroalimentación con expertos. Será una decisión política de ellos y si quieren marginarse. Habrá la oportunidad para ventilar todo tipo de dudas e impacto ambiental, por eso realmente creo que no habrá argumento de impacto ambiental

que descalificará este proyecto”, dijo Gabriel Quadri.

ATERRIZA PROYECTO

En una primera etapa, que se terminará después de cinco años, el AICM tendrá una capacidad para transportar 60 millones de pasajeros anuales. La terminal actual moviliza 35 millones de personas.

||||| ZONA FEDERAL ● NUEVO AEROPUERTO ||||| ACCESOS PÚBLICOS AL AEROPUERTO



Haz clic en la imagen para ampliarla

PLAN MAESTRO EN INGENIERÍA

El gobierno promete que presentará un plan muy afinado en materia tecnológica y de ingeniería para que el nuevo aeropuerto levante el vuelo y para la remediación de suelos o cuerpos de agua.

Pero estos planes no han sido conocidos por las organizaciones que trabajan en favor del medio ambiente. “Poco se ha ido conociendo y llevan ya más de un año hablando otra vez de eso”, comentó Gustavo Alanís, presidente del Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA).

“Tienen que estar las pistas a tres kilómetros de los cuerpos de agua, para evitar alguna colisión y la seguridad aérea, pero parece que estará pegado al

Vaso Regulador Carrillo. Técnicamente además como le van a ser para quitar las inundaciones. Habría que ver cómo le van a hacer para evitar el hundimiento. Son varios aspectos que no han informado de qué manera los vayan a poder atajar y atenuar”, añadió.

La investigación previa del gobierno federal arrojó que la población recuerda poco o no con precisión los hechos que terminaron por malograr el plan de la administración foxista sobre la modernización del aeropuerto capitalino.

A escala nacional, el 64% de los entrevistados no recuerda que en años anteriores se haya presentado un plan para el nuevo aeropuerto. En el caso del Distrito Federal la cifra desciende al 50 por ciento.

Además, para la población pasan desapercibidos proyectos donde “no haya afectaciones” a humanos, como ocurrirá con este caso, dado que los terrenos a utilizar se encuentran deshabitados.

“Vamos a hacerlo allí; como la naturaleza no se queja, no hay nadie que reclame, la naturaleza no tiene capacidad de defensa, van a hacerlo allí. En eso traduce la decisión de hacerlo en terrenos federales. Pero la naturaleza sí se queja, pero se queja en el largo plazo. Todo lo estuvieron haciendo a bajo perfil”, expuso Luis Zambrano, académico del Instituto de Biología de la UNAM.

La Comisión del Agua, la Conagua, ya argumentó con estudios durante el gobierno de Felipe Calderón que construir un aeropuerto en Texcoco no era viable debido a fenómenos hidrológicos y climatológicos.

“No sabemos qué está pasando con las dependencias que se supone deben defender a la naturaleza. Muchas veces, sí, los activistas salen a decir informaciones sin tener respaldo. Pero también pasa que el gobierno sale, dice y no deja información para comprobar. Lo importante es presentar los datos.

La Conagua ya dijo que no es viable. José Luis Lueje -ex director de la dependencia- un panista, le dijo a otro panista que no era viable y no se pudo hacer. Ahora la Conagua es priista y el gobierno es priista, y no sabemos si la Conagua va a hacer un estudio real. Las dependencias que debieran defender la naturaleza, parecen en ocasiones no hacerlo tanto”, enfatizó Luis Zambrano.

LAS ACCIONES AMBIENTALISTAS

El gobierno, a través de las dependencias encargadas, como la Semarnat, la Profepa, la Conanp o la Conagua, se han acercado poco o nada a explicar a las organizaciones ambientalistas para explicar la propuesta del nuevo complejo aeroportuario y ello “es lo menos que se esperaría ya muy pronto”, dijo Gustavo Sánchez Valle, presidente del Consejo Directivo de la Red MOCAF.

Más que en contra o estar a favor del AICM, tenemos preocupaciones. El aeropuerto no es bueno ni malo; es más bien dónde lo construyas. No nos oponemos al desarrollo, pero esto no debe ser a cualquier costo y con la información que poseemos, nos preocupa que el AICM se vaya a construir allí. Ahora se ve un gran daño a la biodiversidad del Lago de Texcoco... No puedo decir que vayamos a entablar alguna demanda; no es nuestra especialidad y fin, pero sí estamos interesados en presentar alguna acción si se genera un impacto ambiental, porque nos afectará a todos”, sostuvo Gustavo Sánchez.

06 de septiembre de 2014

Fuente: [*El Economista*](#)