

Santa Lucía o Texcoco

PÉRDIDAS Y GANANCIAS

Luis Pazos

“Puedes ignorar la realidad, pero no puedes ignorar las consecuencias de ignorar la realidad”

Ayn Rand

COSTOS Y CONSECUENCIAS DE LA CANCELACIÓN DE TEXCOCO

La contención del gasto público durante el inicio del nuevo gobierno, aunque con algunos resultados negativos y fallas en su aplicación, era necesaria. La no aplicación de esa medida hubiera sacado de control el déficit, la deuda, acelerado la inflación y probablemente la devaluación.

El en ese entonces Secretario de Hacienda, Carlos Urzúa, convenció al presidente López Obrador de las nefastas consecuencias de no aplicar un freno necesario al gasto público.

La necesidad de ese ajuste se debía a las finanzas desordenadas y saqueadas que recibieron del gobierno anterior. Analistas que conocían la situación de las finanzas heredadas vaticinaban una situación peor a la acontecida en los primeros nueve meses de gobierno.

La decisión de reducir el gasto mantuvo la inflación baja, el déficit más o menos bajo control y el tipo de cambio con incrementos moderados en los primeros 9 meses.

Se controló temporalmente la situación, pero no se resolvió de raíz, y se crearon innecesariamente otros compromisos de gasto, como el que analizamos en esta monografía, que contrarrestaron gran parte de los efectos positivos alcanzados con el control del gasto.

Así como el presidente le compró la idea de reducir el gasto a su principal asesor en materia económica y Secretario de Hacienda, al inicio de su gobierno, también prestó atención a otros asesores que lo mal aconsejaron buscando beneficios personales.

Como presidente electo les propuso a los empresarios privados que se hicieran cargo de la construcción del aeropuerto de Texcoco, lo que significaba cero gastos por parte del gobierno para terminar ese proyecto.

Pero uno de sus asesores, constructor, le presentó un proyecto elaborado por su empresa, “Grupo Riobóo”, que recomendaba la construcción del aeropuerto de Santa Lucía, donde opera un aeropuerto militar. El proyecto contempla conservar en operación el aeropuerto de la ciudad de México y operarlo conjuntamente con el de Santa Lucía y el de Toluca.

El proyecto, tal como se presentó, sostenía que de llevarse a cabo representaría ahorros de cientos de millones de pesos y se terminaría más pronto.

Los comentarios sobre la corrupción en la construcción y en la compra de terrenos colindantes al nuevo aeropuerto por políticos priistas para especular, terminó por convencer al presidente de adoptar el nuevo proyecto y cancelar el de Texcoco.

Ese cambio lo consideraron inconveniente algunos de sus asesores, entre ellos el ahora ex Secretario de Hacienda, pero no tomó en cuenta su opinión el presidente para esa decisión.

A la fecha, hay dudas sobre la viabilidad del proyecto para que operen simultáneamente los tres aeropuertos y los costos finales de su construcción todavía no están determinados completamente. Si le agregamos a esos costos los destinados a cubrir los gastos de lo construido en Texcoco y las indemnizaciones por la terminación anticipada de los cientos de contratos firmados, el pago de deudas y bonos contraídos para su financiamiento, el total es mayor que si se concluyera Texcoco, y evidentemente muy superior si se compara con cero costos para el gobierno si se entrega la construcción de Texcoco a empresarios privados.

Las cifras sobre lo que gastarán en el nuevo proyecto son cambiantes y varían según las fuentes. La mayoría de las estimaciones que analizamos fueron tomadas de dependencias oficiales, como la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT) y la Secretaria de la Defensa Nacional (SEDENA), involucrada indebidamente en el nuevo proyecto, pues su función no es construir aeropuertos civiles. También incluimos las opiniones de directivos de asociaciones ligadas al mundo de la aviación.

Hay quienes queremos, por nuestro bien y el de México, que al actual gobierno le vaya bien, pues así nos ira bien a todos. Con ese espíritu ponemos a su disposición los siguientes datos y notas periodísticas, que nos aportan elementos para demostrar que la decisión de cancelar el aeropuerto de Texcoco, además de causar incertidumbre jurídica entre los inversionistas nacionales y extranjeros, por el incumplimiento de contratos, será sustituido por los aeropuertos- de Santa Lucía, el de la CDMX y el de

Toluca, con una probable incompatibilidad simultánea de vuelos, que le impediría incrementarlos sustancialmente.

En los Estudios previos a la construcción del aeropuerto de Texcoco, que se encuentra a 24 kilómetros del aeropuerto de la Ciudad de México, quedó claro que no podía funcionar al mismo tiempo que el aeropuerto militar de Santa Lucía, por ello se consideró que en una de las pistas del aeropuerto de Texcoco aterrizarían los aviones de carga militares, que representan el mayor movimiento aéreo en Santa Lucía. Es muy posible que la misma incompatibilidad que arrojaron los estudios de Texcoco y Santa Lucía, sea válida para el aeropuerto de CDMX y Santa Lucía.

Las cifras presentadas, que variarán en un futuro, no consideran, entre otros egresos indirectos, los gastos logísticos adicionales para conectar los tres aeropuertos y su lejanía de los centros de demanda de pasajeros y el movimiento de la carga nacional e internacional de un aeropuerto a otro.

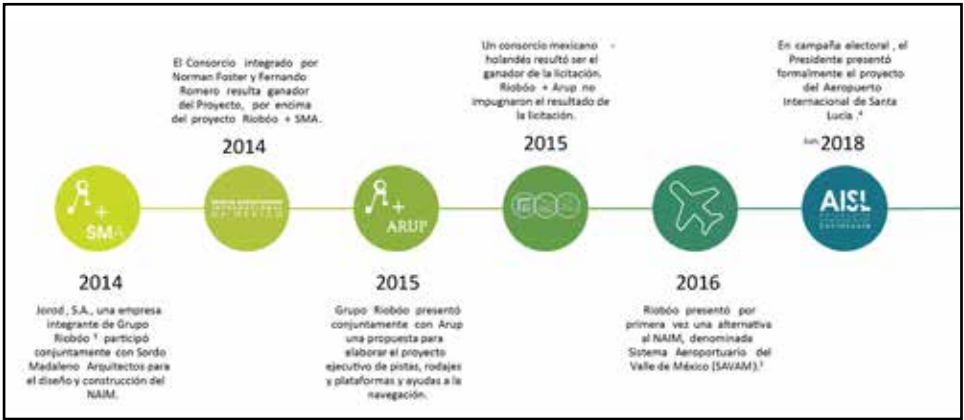
Todavía está en tiempo el presidente López Obrador de rectificar, cancelar el proyecto de Santa Lucía, concesionar la terminación del aeropuerto de Texcoco a empresas privadas y lograr un costo cero para el gobierno.

Si se canceló Texcoco con un 30% de avance en su terminal y un 50% en las pistas, se puede cancelar Santa Lucía prácticamente sin ningún avance sustancial, no más allá del 3%.

Luis Pazos

Director del Centro de Investigaciones Sobre la Libre Empresa A. C.

Cancelación del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) Línea del tiempo de eventos relevantes



Fuente: <https://nomasderroches.mx/documentos/>

Consulta 'tira' a Texcoco; va Santa Lucía

En conferencia de prensa, el vocero del gobierno electo, Jesús Ramírez, y el presidente de la Fundación Arturo Rosenblueth, Enrique Calderón Alzati, dieron a conocer que 69.9 por ciento de las personas que votaron lo hizo en contra de Texcoco, proyecto que ya tiene más de 30 por ciento de avance.

Financiero 28/10/2018

.....

AMLO cambió de opinión con base en consulta manipulada, dice Castañón

Juan Pablo Castañón, presidente del Consejo Coordinador Empresarial (CCE), aseguró... que cuando Andrés Manuel López Obrador era candidato dijo a los empresarios que si no se requerían recursos públicos fiscales para terminar con el aeropuerto en Texcoco, él no se opondría a que se terminara la obra con recursos privados.

Aseguró que los empresarios no sólo demostraron la viabilidad financiera de la obra en Texcoco, sino también la viabilidad técnica para continuarla. Sin embargo, el equipo de López Obrador cambió de opinión con base en una consulta que “a todas luces fue manipulada” y no en base a los fundamentos científicos de los ingenieros que demostraron que lo que conviene para México es una obra de infraestructura que dure 45 años y no un sistema de aeropuertos que se saturará en los próximos ocho o diez años.

Noticieros Televisa | 30 De Octubre De 2018

.....

Razones para la cancelación del proyecto del Nuevo Aeropuerto en Texcoco

“El Aeropuerto en Texcoco nunca debió aprobarse y menos iniciarse. Fue un error gravísimo, cuya cancelación evitó un desastre ecológico mayor, una severa explosión demográfica en la Zona Oriente del Valle de México, la sobreexplotación de recursos escasos como el agua, el dispendio de enormes recursos públicos y la herencia de altos compromisos financieros a las siguientes administraciones; evitó, además, el desperdicio de la infraestructura aeroportuaria existente y los riesgos del comportamiento de pistas e instalaciones en un terreno inestable y complejo”.

*Ing. Javier Jiménez Espriú, Titular de la SCT |
Ciudad de México, a 26 de abril de 2019*

.....

Declaración del General de Brigada I.C. Dem, Ricardo Vallejo Suárez, Director de la Escuela Militar de Ingenieros:

...por mandato presidencial, la Secretaría de la Defensa Nacional a través del cuerpo de ingenieros del Ejército proyectará y construirá el nuevo Aeropuerto Internacional ‘General Felipe Ángeles’ en convivencia

operacional y en el interior de la base aérea militar N° 1 en Santa Lucía, Estado de México.

La fecha de conclusión estimada será en junio del 2021 y para ello tenemos un presupuesto de 68 mil millones de pesos más IVA, considerando la interconexión con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Presidencia de la República. Conferencia de prensa del presidente Andrés Manuel López Obrador, del 26 de abril de 2019

.....

Quién es MITRE

El Centro para el Desarrollo de Sistemas Avanzados de Aviación de la Corporación MITRE, institución estadounidense de investigación y desarrollo, sin fines de lucro, tiene como objetivo principal el proveer espacios aéreos seguros y eficientes en el mundo, es considerada de las mejores a nivel mundial por sus investigaciones y recomendaciones de los espacios aéreos. Es la institución que más ha investigado las viabilidades de los espacios aéreos en México.

.....

Comunicado Aclaratorio de MITRE

Debido a su prestigio y su probada imparcialidad, el gobierno de México solicitó a MITRE en 1996 de su asistencia a fin de buscar alternativas o ideas complementarias para el ya casi saturado Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM). Sin embargo, el aeropuerto alcanzó por vez primera estados de saturación hacia el año 2004, no como a menudo se dice, en 2014... MITRE halló más de una solución, pero cada una revestía alguna problemática independiente de problemas de aeronavegación. En conclusión, luego de años de investigación adicional (2008-2014) se concluyó que un sitio en el área del antiguo vaso del lago de Texcoco, era el lugar ideal para crear un aeropuerto que habría de construirse por fases (para evitar que fuera un “elefante blanco”), iniciando su operación solamente con tres pistas (no dos, como se ha dicho), operadas en forma simultánea. El Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México (NAIM), ya en construcción, tal como ha sido diseñado por fases, cubriría las necesidades operacionales de tráfico aéreo de la CDMX por gran parte del resto del presente siglo.

Desde 2014 MITRE realiza detallados estudios ejecutivos... Aunque el NAIM requeriría el cierre de la pista de la Base Aérea Militar de Santa Lucía... a menudo no se menciona y debe decirse que la pista oriental del NAIM,

más larga que la de Santa Lucía y altamente instrumentada, sustituiría a la pista de Santa Lucía para la operación de aeronaves militares de transporte, que constituyen la mayor parte de las operaciones de Santa Lucía.

A continuación, MITRE comunica nociones adicionales que desea aclarar:

Se dice que la orientación de las pistas del AICM y Santa Lucía son apropiadas y no así las del NAIM. MITRE utilizó dispositivos avanzados en Texcoco por muchos años para determinarlo. Éstos no existían cuando el AICM se diseñó. Es por eso que el AICM inicialmente iba a operar con una pista cruzada a las actuales. Ello no significa, de ninguna manera, que la orientación actual de las pistas del AICM sea inapropiada. Simplemente la orientación de las pistas del NAIM es mejor.

MITRE ha expedido muy diversos documentos técnicos, reestudiados por expertos en la materia, que explican la razón por la cual considera que el sitio en Texcoco es un sitio aeronáuticamente excelente, además de ser poco común en el mundo de hoy, por su cercanía al centro de pasajeros al que serviría. También ha mencionado que la alternativa AICM+Santa Lucía es preocupante al requerir la creación de un espacio aéreo sumamente complejo que además no ha ido más allá de un plan conceptual ni ha sido simulado (como el del NAIM) y que, lejos de satisfacer las necesidades de la CDMX por gran parte del presente siglo, se re-saturará en un brevísimo período. MITRE ha estudiado fuera de alcance contractual, en forma comparativa, el NAIM vs. AICM+Santa Lucía.

Así pues, si tan solo dos razones, aeronáuticas deben ser mencionadas por la que debería evitarse la alternativa AICM+Santa Lucía, estas son: a) La innecesaria complejidad que puede llevar a problemas importantes que tendría que crearse para manejar ambos aeropuertos a la vez, cuando existe una muchísimo mejor opción con un total de tres pistas, no de cinco; b) El hecho de que nadie ha desarrollado el obligado estudio de espacio aéreo de AICM+Santa Lucía, dejando a un costado, ante la abrupta orografía de la CDMX, que el sistema debe diseñarse “de arriba (el espacio) hacia abajo (las pistas)”, no al revés. Lo anterior no sólo lo dice MITRE. Mucho de esto fue expresado claramente por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su informe final al respecto en 2014. La idea de que sumar pistas equivale automáticamente a mayor capacidad, sin importar la geometría (“configuración”) de las pistas, obstáculos, el espacio aéreo y simulaciones en tiempo real, es errónea. Dichos análisis constituyen un campo complicado que requiere, no de “diez años”, como se ha dicho,

pero sí de años, no de meses. La consultora NAVBLUE, que analizó a nivel pre-estudio el caso AICM+Santa Lucía, adujo en un informe, por medio de notas al pie de página y en su Sección 3.1.3, en forma clara y profesional, que su pre-estudio utilizó suposiciones y por sí solo, no debe ser usado para decisiones de construcción.

El propuesto aumento al tráfico y las muy diversas limitaciones de Toluca (elevación, meteorología, el obstáculo de El Cerrillo, ruido, largo de pista, etc.) debe ser considerado. Ahora se habla de operar un mayor volumen de tráfico aéreo en tres aeropuertos relativamente cercanos, no dos, por lo que MITRE recomienda aún con mayor contundencia que se estudie el espacio aéreo y su gestión antes de emprender obras en Santa Lucía. Sería desafortunado comprobar que la operación de los tres aeropuertos resulte en un “embotellamiento” de tráfico aéreo sin mitigación.

MITRE | Tuesday, November 20, 2018

.....

Aeropuerto en Santa Lucía “no es viable”, se saturaría en 5 años: Colegio de Pilotos

Los expertos recomendaron continuar con la construcción del aeropuerto en Texcoco, al igual que lo hicieran previamente los empresarios.

La construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) en Texcoco debe continuar, ya que ofrece un crecimiento para los próximos 40 años, mientras que el proyecto de Santa Lucía traería como resultado una saturación en cinco u ocho años, aseveró el director general de la Cámara Nacional de Aerotransportes (Canaero), Rodrigo Pérez-Alonso.

Dijo además que la nueva infraestructura traerá consigo desarrollo y empleo no solo en la zona donde se construye, sino la generación de 50 mil nuevas plazas en la industria aérea.

“El tema de infraestructura para la aviación es muy importante, va atado justamente con el tema de seguridad, si no tenemos una infraestructura adecuada que tenga esa visión de largo plazo, al final pasará que Santa Lucía va ser una visión de corto plazo o va a poner un parche en un tema que debe ser de largo plazo”, afirmó.

En conferencia de prensa conjunta con representantes del Colegio de Pilotos, Controladores e Ingenieros en Aeronáutica, se precisó que Santa Lucía solo dará entre 15 y 20 por ciento más de capacidad, por lo que en cinco años se comenzará a discutir el tema nuevamente.

“Este no es un beneficio, esto no es viable porque estaremos dentro de cinco años diciendo cuál era la solución; el proyecto de Texcoco con tres pistas tiene la opción de seguir creciendo y ser dos o tres veces más la capacidad del actual aeropuerto”, sostuvo Heriberto Salazar, presidente del Colegio de Pilotos Aviadores de México (CPAM).

Dijo que la planificación de un aeropuerto no se trata de hacer un video, sino que debe de cumplir con varias normas, y el proyecto de Texcoco cuenta con los procedimientos para cumplir con los estudios estipulados por organismos internacionales.

“A nosotros nos importa que se cumpla con las medidas internacionales, no se trata de hacer un simple bosquejo, no va por ahí un aeropuerto, sino diseñar de acuerdo con la envergadura del avión, lo que mide de punta a punta. Y de los dos proyectos donde esto está considerado es Texcoco y del otro solo tenemos un gran plano sin explicación”, argumentó.

El presidente del Colegio de Ingenieros Mexicanos en Aeronáutica (CIMA), Gregorio García Morales, comentó a su vez que la operación del proyecto de Santa Lucía solo es para cinco años, además de que se registrarán riesgos latentes en las operaciones aéreas, es decir, en los despegues y aterrizajes.

Además, mencionó, actualmente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) no tiene disponibilidad de terrenos para ampliar el aeropuerto de Santa Lucía, por lo que se tendría que adquirir más para llevar a cabo operaciones simultáneas, así como reubicar instalaciones de la Fuerza Aérea Mexicana, entre otras medidas.

“La pista actual tiene una longitud de tres mil 450 metros para que operen las aeronaves que ellos tienen, y si queremos llevar la aviación de nueva tecnología como el A380 o el B787 mínimo se tendría que hacer una pista de cuatro o cinco mil metros. Se tendría que salir del terreno y se tendría que reubicar a las personas que viven ahí”, explicó.

El presidente del Colegio de Controladores de Tránsito Aéreo de México (Coctam), Víctor Anguiano, afirmó que para la operación simultánea del actual aeropuerto y el de Santa Lucía se tendría que demorar las operaciones de uno para que otro funcione, problema que no existiría con el NAIM.

“Santa Lucía y el AICM han estado operado pero con una salvedad, en Santa Lucía vuela por debajo de los que vienen a México, esto porque tienen menos aviones y porque tienen un área específica para ellos. Sí

han volado, visualmente, ellos se cuidan entre sí mismos, no entran en comunicación con nosotros. Y ese sería un problema para mantenerlos al mismo tiempo”, dijo.

Los expertos recomendaron por todo ello continuar con la construcción del aeropuerto en Texcoco, debido a los beneficios económicos al país y a la zona donde se construye, así como el aumento en la conectividad y el desarrollo de sectores aéreos.

Lo anterior se basó en un estudio que realizaron sobre las alternativas aeronáuticas del Valle de México, de acuerdo con las normas y métodos estipulados por la Organización Civil Internacional (OACI) y por parte de la Administración Federal de Aviación (FAA, por su siglas en inglés), documentos que ya le hicieron llegar al equipo del próximo gobierno federal (del ahora presidente Andrés Manuel López Obrador). (NTMX)

Septiembre 19 de 2018, Aristegui Noticias

Otros argumentos en defensa de la construcción de Santa Lucía, en el libro **“Sistema Aeroportuario Del Valle de México”** de Riobóo Martín y Samaniego Huerta, publicado por Miguel Angel Porrúa en 2017.



Termina la concesión del NAIM otorgada al Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México

El Secretario de Comunicaciones y Transportes, Javier Jiménez Espriú, informó que se finiquitaron los 692 contratos de obra de la terminal aérea que se construía en Texcoco, por un monto de 75 mil 223 millones de pesos.

Acompañado por el director general del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, GACM, Gerardo Ferrando Bravo, y por el titular de Asuntos Jurídicos de la SCT, Carlos Sánchez Valencia, el Secretario de Comunicaciones y Transportes explicó que, en diciembre pasado, se inició el proceso para cumplir los compromisos financieros derivados de esa construcción, con el consentimiento de los tenedores de los bonos, para cambiar las condiciones del crédito, por 6 mil millones de dólares (mmdd).

Jiménez Espriú señaló que se recompraron mil 800 millones de dólares, la tercera parte de la deuda, y se acordó pagar totalmente los restantes 4.2 mmdd en 19 años, en lugar de sufragar sólo intereses por 30 años y mantener íntegro el compromiso por los 6 mmdd, como estaba estipulado.

También, como parte de los compromisos financieros, se saldó anticipadamente, en su totalidad, la Fibra E, por 30 mil millones de pesos, comprometida con intereses del 10 por ciento, que incluía ceder a los tenedores el 20 por ciento de las acciones del GACM.

Respecto al finiquito de los 692 contratos de construcción, firmados en la pasada administración y que tenían un valor de 189 mil 634 millones de pesos, ya se habían pagado 60 mil 291 millones de pesos, y lo erogado en este año, para concluir los contratos y gastos no recuperables, fue de 14 mil 932 millones, casi 25 mil millones menos de los 40 mil estimados, para dar un total de 75 mil 223 millones de pesos.

Además, se deberán restar casi 4 mil millones de pesos, que se recuperarán con la venta del material y equipos disponibles, con lo que el gasto total final será, aproximadamente, de 71 mil millones de pesos.

Por lo anterior, se da por concluida la concesión que otorgó la Dirección General de Aeronáutica Civil al Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM), para edificar y explotar un nuevo aeropuerto Internacional en el ex vaso de Texcoco.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes Prensa COMUNICADO-235-2019 28 de agosto de 2019

.....

En México, el gobierno tiró a la basura el proyecto aeroportuario de uno de los mejores arquitectos del mundo.



Santa Lucía y AICM son incompatibles: ingenieros militares

La suspensión de vuelos ayer por el desfile aéreo demuestra que la operación simultánea es inviable



El despegue y aterrizaje de aeronaves de este domingo en Santa Lucía obligó al cierre del AICM por una hora / Foto: Cuartoscuro

Xóchitl Bárcenas

Ingenieros militares alertan que cada 16 de septiembre queda demostrada la incompatibilidad entre el actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) y la base aérea de Santa Lucía, cuando, como ocurrió ayer, el primero dejó de operar varias horas para permitir a la Fuerza Aérea Mexicana participar en la celebración patria.

Avalan 20 años de estudios construcción del NAIM: SCT

por NOTIMEX | 2018-05-07 - 00:00:00 *Crónica*

UNAM, IPN, Mitre, IATA y OACI, detrás de los análisis w Santa Lucía presenta riesgo de colisión. Volar sobre zona de San Mateo tiene problemas de interferencia en el área



Está diseñado para ser un centro de conexiones, aumentará los traslados nacionales e internacionales.

La ubicación del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) se ha estudiado durante 20 años y en su planeación se incluyó a aerolíneas, operadores de carga, especialistas nacionales e internacionales, destacó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

AEROPUERTO EN TEXCOCO, CANCELADO

PASAJEROS

70
MILLONES

COSTO (MDD)

14,615



AEROPUERTO EN BEIJING, FUNCIONANDO

PASAJEROS

72
MILLONES

COSTO (MDD)

17,000



SUEÑO AQUÍ; REALIDAD EN CHINA

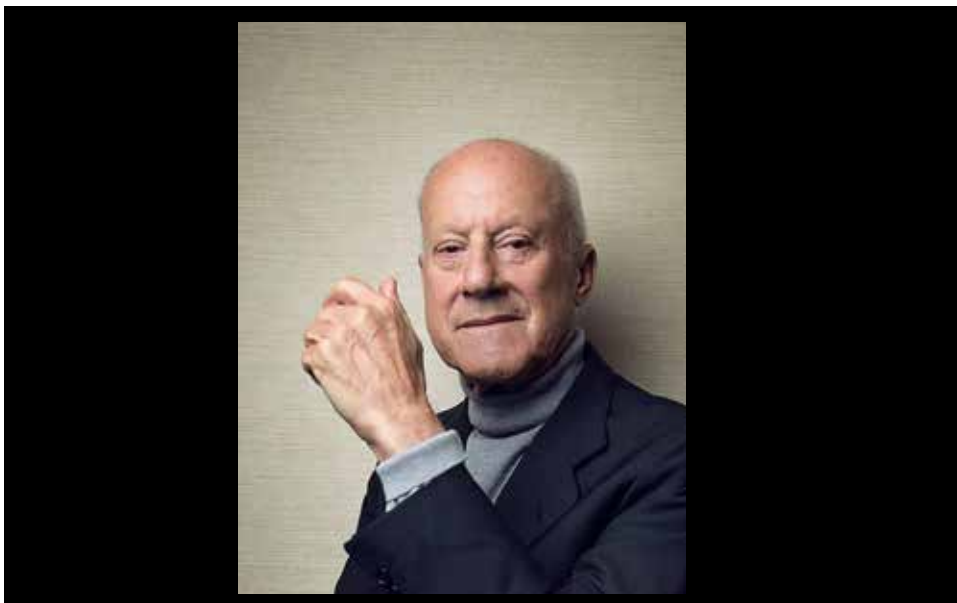
Mientras en México continúa la controversia por el NAIM, en China ayer arrancó operaciones el Aeropuerto Internacional Daxing de Beijing. Tiene una sola terminal, considerada la más grande del mundo. Se trata de un aeropuerto similar al que se iba a construir en Texcoco y se terminó en menos de cinco años. **NEGOCIOS 3** FUENTE: REFORMA/26 SEPTIEMBRE 2019

¿QUIÉN ES NORMAN FOSTER DISEÑADOR DEL NAIM?

Norman Foster, una vida apasionante

La vida del arquitecto más famoso del planeta. Su origen humilde, su primer trabajo como panadero o su tardía vocación son episodios de un apasionante paseo íntimo que desvela el lado más humano del personaje

Fuente: Arquitectura y Diseño, España. 27 DE AGOSTO DE 2019



Británico de nacimiento, **Norman Foster** ha escrito su nombre en la historia de la arquitectura y así lo reconocen, por ejemplo, los premios Pritzker (un equivalente al Premio Nobel y uno de los galardones más prestigiosos que se pueden conceder a la trayectoria de un arquitecto) y el Príncipe de Asturias de las Artes, con los que ha sido galardonado, en 1999 y 2009, respectivamente.

A nivel mundial, las obras de Foster han llegado a numerosos rincones. Esta es una breve muestra de su trabajo.

.....

Aeropuerto Internacional de Kuwait *(en construcción)*

Tiene proyectado un incremento significativo de su capacidad con el fin de crear un nuevo eje aéreo regional en el Golfo: estos objetivos estratégicos se apoyarán en la construcción de un edificio terminal de tecnología

punta, que ofrecerá el máximo nivel de confort a los pasajeros y será una referencia ambiental para otros edificios aeroportuarios.

.....

Aeropuerto Internacional de Tocumen, Panamá *(en construcción)*

El plan director para la ampliación del aeropuerto internacional de Tocumen *planea incrementar para el año 2022 su capacidad de 5,8 a 18 millones de pasajeros anuales, formando un importante nuevo aeropuerto central para América.*

La ingeniería y la arquitectura se proyectaron simultáneamente, resultando una estrategia medioambiental integral que armoniza soluciones activas y pasivas.

.....

Estadio de Wembley en Londres

El viejo estadio de Wembley era el recinto deportivo y de ocio más importante de Gran Bretaña. El desafío a la hora de reinventarlo para el nuevo siglo radicaba en asumir su extraordinario legado y, al mismo tiempo, crear un estadio memorable y mágico. Dotado con 90.000 localidades, con una altura casi cuatro veces superior al original y con el doble de superficie, el nuevo estadio es el recinto cubierto de mayores dimensiones que existe en el mundo.

Uno de los aspectos que hace este estadio tan especial es la cubierta plegable, que garantiza la comodidad de los espectadores independientemente del clima. Cuando la cubierta permanece abierta, la hierba recibe luz solar y aire natural suficientes para mantenerse en condiciones impecables y, cuando el clima es adverso, puede cerrarse para cubrir toda la zona de asientos.

.....

Nuevo Aeropuerto Internacional Queen Alia, Jordania

Diseñado para servir como puerta de entrada principal a Amman, una de las ciudades más antiguas en el mundo... *Estratégicamente el edificio asegura la posición de Amman como el principal centro de la región de Levante.* Desde el punto de vista logístico, permite que el aeropuerto crezca un 6% anual durante los veinticinco años siguientes a su finalización

aumentando la capacidad de 3 millones a 12.8 millones de pasajeros por año en el 2030.

.....

Beijing Capital International Airport. Pekin China

La nueva terminal internacional de Beijing es el edificio aeroportuario más grande y avanzado del mundo, no solo por su tecnología, sino también en términos de experiencia de los pasajeros, eficacia operativa y sostenibilidad. Símbolo del lugar donde se ubica, su cubierta aerodinámica, de una altura vertiginosa, y su forma de dragón ensalzan la emoción y la poesía del vuelo y evocan colores y símbolos tradicionales chinos.

.....

Thames Hub. Isla de Grain, Reino Unido.

El Centro de Transportes del Támesis materializa un atrevido concepto nuevo para el desarrollo futuro de las infraestructuras de Gran Bretaña. Combina el ferrocarril, el transporte aéreo, la logística de mercancías, la energía y su transmisión, la protección contra inundaciones y el desarrollo regional. Es único por su escala y por su concepto intersectorial estratégico. Reconoce las sinergias que existen entre estas distintas actividades y recoge los beneficios de su integración. *Es una oportunidad de reafirmar el papel de Gran Bretaña como puerta internacional de acceso para personas, mercancías y comunicaciones.*

El concepto incluye un nuevo enlace ferroviario orbital alrededor de Londres, que unirá la futura línea de alta velocidad de Londres con las ciudades de las Midlands y del Norte y creará un enlace directo con la Europa continental. De este modo *se crearía una red de distribución de mercancías sin parangón y Gran Bretaña se situaría en el centro de la distribución de manufacturas, además de quitar presión a las carreteras y a los servicios de transporte diario.*

.....

Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

Con 743,000 metros cuadrados, será uno de los aeropuertos más grandes del mundo y revolucionará el diseño del aeropuerto: toda la terminal está encerrada dentro de una gridshell liviana y continua, que abarca paredes y techo en una sola forma fluida, evocadora de vuelo. El diseño garantiza distancias cortas para caminar y pocos cambios de nivel, es fácil de navegar

y los pasajeros no tendrán que usar trenes internos o túneles subterráneos; es una celebración del espacio y la luz.

La estructura liviana de vidrio y acero y el alto techo abovedado están diseñados para las difíciles condiciones del suelo de la Ciudad de México. Su exclusivo sistema prefabricado se puede construir rápidamente, sin la necesidad de andamios: el aeropuerto será un escaparate para la innovación mexicana, construido por contratistas e ingenieros mexicanos.

Esta estructura aprovecha el poder del sol, recoge el agua de lluvia, proporciona sombra, dirige la luz del día y permite las vistas, todo mientras logra un envolvente de alto rendimiento que cumple con los altos estándares térmicos y acústicos. El diseño LEED Platinum funciona con el clima templado y seco de la Ciudad de México para llenar los espacios terminales con aire fresco utilizando los principios de ventilación por desplazamiento. Durante gran parte del año, las temperaturas confortables se mantendrán en casi un 100% del aire exterior, con poco o ningún calentamiento o enfriamiento adicional requerido.

Fuente: Foster + Partners

Más de sus obras: <https://www.fosterandpartners.com>



Fuente: Foto proyecto NAIM tomada de Foster + Partners <https://www.fosterandpartners.com>

Al cancelar NAIM se van 45,428 empleos



Fuente: El Heraldo de México. 2 de noviembre de 2018



CANCELACIÓN DE TEXCOCO

Equivalencia de la pérdida (millones de pesos)

225,223

30,000 Fibra E

75,223

Indemnización a contratistas

120,000*

Recompra de deudas (bonos)

Recursos perdidos

222,617

94,028

Secretaría de la Defensa Nacional

120,589

Secretaría de Salud

Presupuestos 2020

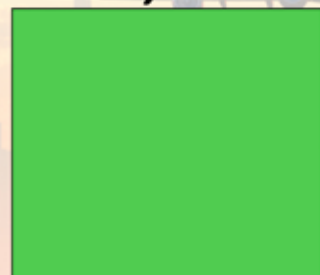
* 6,000 millones de dólares, a 20 pesos por dólar

Fuentes: Cálculos de CISLE, A. C. con base en datos de la SCT y Proyecto de Egresos de la Federación 2020

COSTOS DE TEXCOCO Y LOS TRES AEROPUERTOS

(millones de pesos)

285,000*



Texcoco (1ra. etapa)

404,617

225,223

CANCELACIÓN DE
TEXCOCO

179,394

SANTA LUCÍA, CDMX
Y TOLUCA

**Sistema Aeroportuario
del Valle de México**

Fuentes: Cálculos de CISLE, A. C. con base en datos de SCT y SEDENA.

*Registrado hasta agosto de 2019, los datos pueden variar según la fuente y fecha.

PAGO DE DEUDA EXTERNA POR NO HACER NADA

(millones de dólares)

Nota: A un tipo de cambio de \$20 pesos por dólar, son \$120,000 millones de pesos

1,200

2019

4,800

A pagar en
19 años

6,000

Total
Cancelación de bonos para financiar aeropuerto de Texcoco.

Suma

Fuentes: Cálculos de CISLE, A. C. con base en datos de la SCT

POBREZA Y AEROPUERTOS

(millones pesos)

470,626

Recursos para combatir la pobreza en 2020

86%

404,617

Costo de cancelación y ampliación de aeropuertos

0

Costo para el gobierno si construye la IP el aeropuerto de Texcoco

Fuentes: Cálculos de CISLE, A. C. con base en datos de Proyecto de Egresos de la Federación 2020, El Universal, SCT y SEDENA

CONCLUSIONES

Nos enfrentamos a una disparidad de cifras sobre los costos, beneficios y perjuicios de construir un necesario nuevo aeropuerto en un lugar u otro. Son tantas las variables a considerar, que es difícil saber con exactitud el costo- beneficio de cada una.

En este breve análisis no ponderamos todas las variables que inciden en los costos, pero abordamos las principales, con base en datos disponibles.

La vida útil de un producto nos ayuda a concluir si es caro o barato. Si analizo qué producto comprar entre dos, y uno me va servir solo por un año y cuesta 1,000 pesos y el otro me será útil por 5 años, pero me cuesta 2,000 pesos, resulta más barato, aunque me cueste el doble. Al dividir el costo de cada uno entre los años que los puedo utilizar, resulta más barato el de 2,000. No se necesita un posgrado en la escuela de negocios de Harvard para llegar a esta conclusión.

En el caso de los aeropuertos, el Colegio de Pilotos Aviadores le atribuye una vida útil al aeropuerto de Santa Lucía de 5 a 8 años. Un estimado de SEMARNAT–UNAM, de 10 años; mientras que en el proyecto del aeropuerto de Texcoco se le calcula una vida útil, sin llegar a su saturación, de 45 a 50 años. Esta sola variable, si son correctos los datos, nos llevaría a la conclusión que es más barato Texcoco.

Al hablar del costo del llamado Sistema de Aeropuertos que incluye Santa Lucía y los aeropuertos de la CDMX y de Toluca, algunos analistas no contemplan el costo de lo perdido en la construcción de Texcoco y las indemnizaciones a contratistas e inversionistas, que también, por mucho, dejan claro que sale más barato terminar Texcoco que cancelarlo e iniciar las ampliaciones y adecuaciones en Santa Lucía y los aeropuertos de la Ciudad de México y el de Toluca.

Si incluimos las distancias entre los tres aeropuertos y la lejanía de sus principales centros de demanda, implican un significativo aumento de costos y tiempo en el transporte de pasajeros y de carga. Con base en esta variable vemos ventajas del aeropuerto de Texcoco sobre la operación conjunta de los tres aeropuertos.

En cuanto a los daños a la ecología hay diferentes puntos de vista. En Texcoco los terrenos no son aptos para la agricultura, no tienen casi ningún uso alternativo agrario por su alta salinidad. Hay un impacto ecológico sobre aves migratorias que llegan a un pequeño lago artificial, pues desde hace muchos años ya no existe el lago de Texcoco. En Santa Lucía tendrán

que talar miles de árboles, hay un lago natural cercano y un cerro que puede dificultar y encarecer las operaciones. Los requerimientos de agua de un nuevo aeropuerto en esa zona, implica una escasez del líquido en las comunidades colindantes. En ambas opciones hay daño ecológico, pero hacen falta más estudios para confirmar el daño ecológico y el costo para mitigarlo en Santa Lucía.

En cuanto a la simultaneidad de vuelos en los tres aeropuertos, los partidarios de Santa Lucía dicen que es posible, pero no apoyan sus dichos con estudios serios de instituciones reconocidas. Hay instituciones que afirman como MITRE, entre otras, que es complejo y difícil lograr un mayor número de vuelos simultáneos en los tres aeropuertos que en el de Texcoco.

La Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (ASPA), señaló que el 85% de los vuelos que aterrizan en el aeropuerto de la Ciudad de México se aproximan por la parte norte y pasan por arriba de Santa Lucía, lo que hace muy compleja la operación simultánea de vuelos en esos dos aeropuertos.

Algunos argumentos que llevaron al presidente López Obrador a inclinarse por Santa Lucía fue que el de Texcoco aumentó su presupuesto en relación al originalmente presentado y tardaría más en estar listo. Pero el de Santa Lucía también modificó su presupuesto. Del que presentó originalmente el grupo Riobóo al presidente, de 66,878 millones, aumentó a 95,000 millones a septiembre del 2019, 42% más.

Otro argumento fue la mayor prontitud del aeropuerto de Santa Lucía para el inicio de operaciones. Originalmente se calculó en el 2021, ahora no hay una fecha con base en datos duros. Se ubica su terminación entre 2022 y 2024. En Texcoco, considerando un año de retraso, el último estimado fue para 2023.

En general, con las cifras, estudios y costos analizados, es mejor para el desarrollo de México continuar con el aeropuerto de Texcoco, que se convertiría en uno de los aeropuertos más grandes y modernos del mundo.

La mejor opción más allá de posturas partidistas, revanchistas e ideológicas, es continuar la construcción del aeropuerto de Texcoco, concesionado a empresarios privados, lo que significa un “costo cero” para el gobierno en lo que falta de edificar.

Hasta ahora los recursos destinados y anunciados para cancelar Texcoco, alrededor de 225,000 millones de pesos, ya representan cerca del 80% de lo que costaría construir el aeropuerto de Texcoco, 285,000 millones de pesos.

Los miles de millones que se dejarían de gastar en la cancelación de Texcoco, construir Santa Lucía y ampliar el de CDMX y Toluca, se podrían destinar a construir caminos y carreteras que acerquen a comunidades pobres a los mercados donde puedan comprar y vender mercancías. También se pueden utilizar para aminorar la escasez de medicinas y de insumos en las clínicas y hospitales públicos o para achicar los desequilibrios entre ingresos y gasto público, y reducir las posibilidades de que el déficit y la deuda gubernamental crezcan a niveles que pongan en peligro la ya precaria estabilidad de la economía del país.

No hay ningún argumento sólido para continuar por el camino hacia la supuesta operación conjunta de los aeropuertos de Santa Lucía, CDMX y Toluca, que de consolidarse será recordado como un episodio en el que se tiraron a la basura una enorme cantidad de recursos para no hacer un aeropuerto y otra cuantiosa cantidad para construir un aeropuerto de menor calidad, menos vida útil y menor conectividad, que significa, en momentos en que es necesaria una verdadera austeridad, un derroche injustificado que se traducirá en un mayor desequilibrio de las finanzas públicas y un costo superior para los contribuyentes, quienes pagarán ese grave error a través de impuestos y recibirán mucho menos beneficios, que si se construye el aeropuerto en Texcoco.

Implica un gran perjuicio para el pueblo gastar una enorme cantidad de dinero de los impuestos, equivalente al 86% de los recursos destinados a luchar contra la pobreza en 2020, en cancelar un aeropuerto y edificar otro, cuando los gastos de construir un aeropuerto, si continúa Texcoco, pueden absorberlos empresas privadas y reducir a cero el costo para el gobierno.

El Centro de Investigaciones Sobre la Libre Empresa, A.C. (CISLE), es una institución sin fines lucrativos, cuyas actividades y publicaciones son posibles gracias al apoyo de personas comprometidas con la libertad económica, el respeto al derecho humano de propiedad, un entorno de competencia, un gobierno limitado y la libertad de creencias.

El CISLE tiene como objetivo principal reducir la pobreza mediante la difusión de los principios económicos y éticos del sistema de libre empresa, que ha disminuido el número de pobres, aumentado la clase media y elevado los salarios reales, en los países donde se aplica debidamente.

¿Te gustaría comprender de forma clara y sencilla los problemas socio-económicos y políticos de México y sus soluciones?

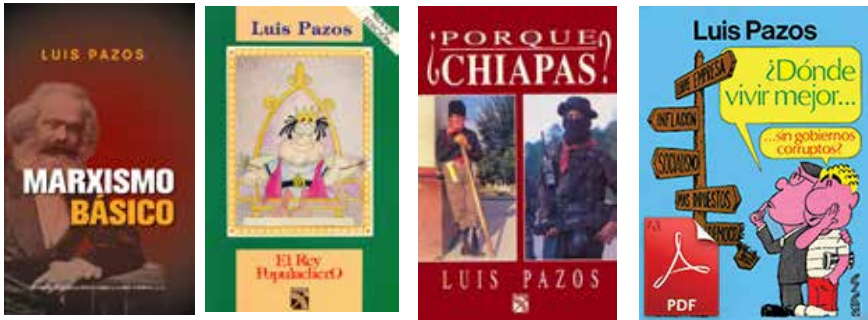
Visita en la página www.cisle.org.mx nuestra librería en línea para adquirir libros y la biblioteca virtual para descargar de forma gratuita libros y monografías con temas de actualidad.

Librería virtual



Biblioteca virtual

Libros



Monografías



CONFERENCIA DE LUIS PAZOS

EXPECTATIVAS SOCIOECONÓMICAS 2019-2020

- Bombas de tiempo heredadas
- Positivo y negativo de AMLO
- Costo de la incertidumbre
- Poder adquisitivo, ventas y crecimiento
- Inflación y devaluación
- Alternativas de ahorro e inversión
- Manejo de negocios en tiempos de crisis
- Escenarios positivos y negativos
- Preguntas

INFORMES

Email: cisle@cisle.org.mx | Teléfono: (55) 56624250

LUIS PAZOS

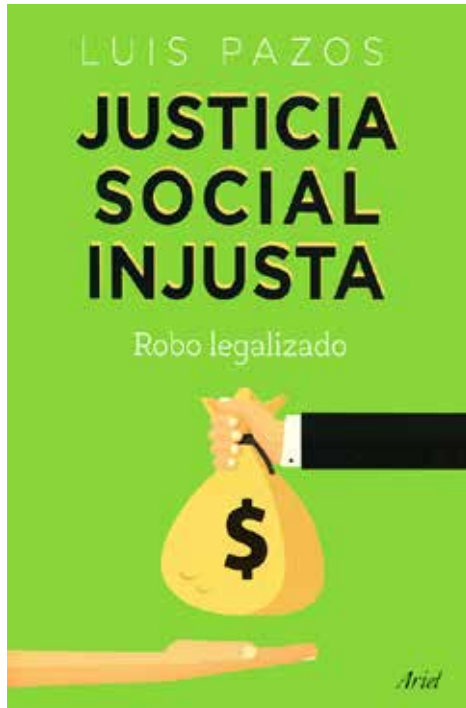
Estudios de Economía y Administración en el ITESM. Abogado por la Escuela Libre de Derecho, realizó estudios de Administración Pública en la Universidad de Nueva York. Especialidad en Finanzas Públicas y estudios de Maestría y Doctorado en la Facultad de Derecho de la UNAM. Doctor Honoris Causa en Ciencias Sociales de la Universidad Francisco Marroquín de Guatemala.

Profesor titular de Economía Política en la Escuela Libre de Derecho y profesor titular por oposición de Teoría Económica en la Facultad de Derecho de la UNAM.

Durante cuatro décadas ha sido editorialista sobre temas económicos y financieros en publicaciones de México, Centro y Sudamérica, y comentarista de radio y televisión.

Es autor de los libros Justicia Social Injusta, ¿Por qué los impuestos son un robo?, EPN: El retroceso, Desigualdad y distribución de la riqueza, entre otros.

Fue presidente de la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública en la Cámara de Diputados. Actualmente es director del Centro de Investigaciones Sobre la Libre Empresa, A.C.



La justicia social, quitarles a unos para darles a otros, contradice la justicia: “darle a cada quien lo suyo”.

La justicia social viola el derecho de propiedad, el cual es requisito para el desarrollo y la reducción de la pobreza.

El gasto social justifica el aumento de impuestos, las expropiaciones, el clientelismo, facilita la corrupción y no reduce la pobreza.

México, ejemplo de que el aumento del gasto social, incrementa la pobreza, reduce la inversión, el crecimiento y el desarrollo.

Disponible en librerías y en eBook

También puedes adquirirlo en www.cisle.org.mx o solicitarlo por email a cisle@cisle.org.mx

cruzmm@outlook.com
Formación y diseño