

## Texcoco, la opción

# Sugieren poner otro aeropuerto

► Dice que Tizayuca no es opción, pues lo limita la carretera y la población

Lillán Cruz

Ante la saturación del **Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM)** y las constantes adecuaciones a normas internacionales para que pueda operar a su máxima capacidad, es indispensable que se considere el desarrollo de un nuevo **aeropuerto**.

María Larriva, especialista en Control de Tránsito Aéreo e Investigadora de Accidentes en Aviación, destacó que en el marco de la nueva política aeronáutica debe considerarse.

Con base en estudios realizados por instituciones internacionales, la mejor opción para **construir** un nuevo **aeropuerto** sigue siendo Texcoco, dijo, pese al alto costo que esta decisión implica.

“Aprovechemos esta situación que tiene temporalmente el AICM de tener menos operaciones para enfilar las baterías y buscar una solución de más largo plazo”, sostuvo la experta.

Durante su participación en la Consulta Pública sobre la Nueva Política Aeronáutica, Larriva

explicó las razones por las cuales es no es posible pensar en un nuevo **aeropuerto** en Tizayuca y los errores que se cometieron al seleccionar a Toluca, Puebla y Cuernavaca como terminales alternas a la de la Ciudad de México.

Una de las principales ventajas para **construir** el nuevo **Aeropuerto** en Texcoco dijo, es el espacio que hay para construirlo y que no interfiere con el espacio aéreo de otras terminales.

La especialista descartó el desarrollo de la nueva infraestructura en Tizayuca porque, dijo que el espacio que el Gobierno de Hidalgo reservó para dicho **aeropuerto** ya lo limita para crecer por la carretera y el crecimiento que ha registrado la población.

Por ubicarse a 10 millas de distancia de la base militar de Santa Lucía, añadió, cada vez que los militares realicen sus pruebas de paracaidismo el **aeropuerto** principal de la ciudad tendría que cerrar.

“No hay compatibilidad en el espacio aéreo con el AICM. La idea de operar simultáneamente ambos aeropuertos tampoco es viable porque se enciman las salidas de aeronaves”, sostuvo.

Sobre la desconcentración de operaciones en aeropuertos alternos, dijo que las terminales se seleccionaron con base en una deci-

sión más política que aeronáutica, lo que ahora no permiten a éstos desarrollarse plenamente.

Toluca, aseguró, está destinado para ser un **aeropuerto** para un mercado de rutas cortas. Es decir, por su ubicación tiene una alta elevación y temperatura que afecta los despegues de las aeronaves porque requieren un alto consumo de combustible para elevarse.

Otro problema es que comparte el espacio aéreo con el AICM pues se encuentra a 25 millas de distancia y se privilegian las operaciones del **aeropuerto** principal.

Sobre el **Aeropuerto** de Puebla, dijo que su principal enemigo es la distancia, ya que está comprobado que entre más lejos esté una terminal aérea del sitio de demanda es más ineficiente.

### ASÍ LO DIJO

“Evidentemente va a ser un **aeropuerto** muy costoso pero ofrece una solución de largo plazo”.

### María Larriva

Especialista en Control de Tránsito Aéreo e Investigadora de Accidentes.



Continúa en siguiente hoja

Fecha <b>25.10.2010</b>	Sección <b>Negocios</b>	Página <b>9</b>
----------------------------	----------------------------	--------------------

## Siempre sí

### Razones de peso para abrir un nuevo **aeropuerto**

- La separación entre aeronaves para aterrizar al AICM se está reduciendo de **5 a 4 millas náuticas**; a veces sólo son 2.
- El **viraje para aterrizar es de 110 grados** cuando a nivel internacional se recomienda que sea máximo de 50 grados.
- Por este viraje **resulta casi imposible construir una pista alterna** como solución para liberar la terminal.
- **80 operaciones por hora** llegan a realizarse debido a la saturación.