



WORLD
RESOURCES
INSTITUTE

WRI ROSS CENTER FOR
SUSTAINABLE
CITIES



10 REQUISITOS PARA LA CONECTIVIDAD DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

PRINCIPIOS Y ELEMENTOS RECTORES

El Centro de Transporte Sustentable CTS EMBARQ México, el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), el Programa Universitario de Estudios Metropolitanos de la UAM y Ciudad Humana México.

Considerando que:

1. El anuncio oficial de la construcción del NAICM por parte del Presidente Enrique Peña Nieto se realizó el 1 de Septiembre del 2014, es decir, hace más de 15 meses.
2. La conectividad entre un aeropuerto y la ciudad a la que da servicio es de la mayor trascendencia para aumentar la eficiencia y reducir las potenciales externalidades negativas del aeropuerto sobre la ciudad en su conjunto.
3. La única información pública hasta el momento, respecto de la conectividad del NAICM es el denominado “Plan de Conectividad Vial y de Transporte Masivo para el NAICM”, que consiste en dos imágenes aéreas con trazos viales y rutas; sin detalles técnicos, económicos, financieros ni temporalidad de las fases de desarrollo (www.nuevoaeropuerto.gob.mx/gacm/estudios-y-documentos.php).
4. Dicho Plan otorga prioridad a la infraestructura vial como medio de acceso para los pasajeros, y enfoca la ampliación o construcción de sistemas de transporte público para los trabajadores del aeropuerto.
5. Existe un sentido de urgencia. Las obras de transporte y vialidad tienen un tiempo de planeación y ejecución de entre 3 y 10 años; su conceptualización debe comenzar de inmediato para que las primeras obras de conectividad estén terminadas al mismo tiempo que el NAICM (2020). Para su adecuada programación, se deberán considerar los requerimientos de conectividad respecto de la progresión de las fases de crecimiento del nuevo aeropuerto.



WORLD
RESOURCES
INSTITUTE

WRI ROSS CENTER FOR
SUSTAINABLE
CITIES



PRINCIPIOS RECTORES:

Las organizaciones firmantes hacemos del conocimiento del Gobierno de la República, del Gobierno del Distrito Federal y del Gobierno del Estado de México, lo que consideramos deben ser los principios rectores de la conectividad entre la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) y el nuevo aeropuerto.

1. Viabilidad a largo plazo de la estrategia de movilidad

La infraestructura de transporte debe tener una capacidad instalada suficiente y debe recibir mantenimiento para asegurar su calidad. Para esto es importante asegurar 1) Financiamiento continuo, 2) Capacidades institucionales para planear e implementar proyectos y 3) Marco regulatorio que permita mantener la calidad de la provisión del servicio de transporte público.

2. Transparencia y eficiencia en el uso de los recursos públicos.

Dado que el Plan de Conectividad al NAICM y sus proyectos serán decisiones de carácter público, se financien con recursos públicos o privados, todas sus etapas: estudios previos, plan, proyectos, estrategias, modelo financiero, procesos de contratación, construcción e implantación deberán ser de acceso público en aras del derecho de acceso a la información y la transparencia que debe caracterizar al gobierno.

Asimismo, es necesario dar a conocer los análisis y valoraciones que justifiquen la elección de los proyectos definitivos por encima de otras alternativas, no sólo considerando los costos monetarios sino los beneficios para toda la ciudad.

3. Minimizar el impacto sobre el medio ambiente

De acuerdo a la información oficial, el NAICM será una “referencia global en sustentabilidad” por su bajo consumo energético y de recursos naturales, así como por la aprovechamiento y reciclaje de sus desechos. No obstante, no parece tomarse en cuenta el significativo aumento de emisiones que generará su conectividad en función de una ubicación más lejana y del incremento en el número de pasajeros y trabajadores.

En términos de impacto al medio ambiente, la conectividad al NAICM debe ser planeada con mismo nivel de sustentabilidad que la terminal de pasajeros. Esto



WORLD
RESOURCES
INSTITUTE

WRI ROSS CENTER FOR
SUSTAINABLE
CITIES



solamente se logrará dando prioridad al transporte público sobre el transporte individual.

4. Equidad social y desarrollo económico

La operación del NAICM no debe deteriorar, aún más, la deficiente movilidad en el oriente del Valle de México. Por el contrario, las obras y acciones de conectividad deberán mejorar la calidad de vida de esa zona. Una inversión de la magnitud del nuevo aeropuerto debe servir para balancear las condiciones de accesibilidad y desarrollo de la ciudad, buscando contrarrestar la tendencia histórica de inequidad entre el oriente y el poniente de la ZMVM.

ELEMENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE CONECTIVIDAD DEL NAICM:

Para cumplir cabalmente con estos cinco grandes principios, el Plan de Conectividad del NAICM debe de incorporar los siguientes elementos:

5. Coordinación institucional

La conectividad entre la ZMVM y el NAICM requiere de una estrecha coordinación entre el Gobierno de la República, el del Distrito Federal y el del Estado de México. Si bien las facultades en materia de vialidad y transporte son locales, la titularidad federal y la influencia nacional del NAICM, obligan a establecer claramente las responsabilidades en materia de planeación, construcción, operación y financiamiento de las obras, sistemas, acciones y estrategias de conectividad del nuevo aeropuerto. Para ello, debe crearse una entidad gestora con carácter metropolitano con la responsabilidad de llevar a cabo la adecuada ejecución del plan, en coordinación con los diversos sectores y órdenes de gobierno.

6. Planeación e integración regional y urbana

El Plan de Conectividad del NAICM debe basarse en un programa regional y metropolitano de ordenamiento territorial, que además tome en cuenta el impacto que tendrán en la movilidad de la zona oriente del Valle de México: la denominada “Ciudad Aeropuerto” y lo que se desarrolle en los terrenos del actual aeropuerto. El transporte de carga debe ser también planeado de manera integral.

7. Decisiones tomadas con base en evidencia



WORLD
RESOURCES
INSTITUTE

WRI ROSS CENTER FOR
SUSTAINABLE
CITIES



El Plan de Conectividad del NAICM y sus proyectos, deben basarse en información que permita asegurar, con un alto grado de certeza, la intensidad con la que serán utilizados los sistemas de transporte y obras de vialidad, por parte de los pasajeros y trabajadores del aeropuerto. (Lo anterior requiere de sistematizar y aprovechar la información de los pasajeros y trabajadores del aeropuerto actual, así como del levantamiento de encuestas de origen-destino y de encuestas de preferencia declarada).

8. Opciones de conectividad para todo tipo de usuario

El Plan de Conectividad al NAICM debe proveer una diversidad de opciones de transporte (multimodalidad) con base en las necesidades de los diferentes usuarios: modos, rutas, horarios y costos; tomando en cuenta las necesidades, posibilidades, preferencias, orígenes y destinos de los diferentes perfiles de pasajeros y trabajadores del aeropuerto. Siempre asegurando que todas las opciones tengan altos niveles de calidad, confort, seguridad, accesibilidad y certidumbre. Asimismo, debe facilitarse la intermodalidad entre dichas opciones y garantizar su funcionamiento integrado con la terminal aeroportuaria.

9. Prioridad al transporte público

Actualmente, aproximadamente el 75% de los trabajadores acceden al aeropuerto de la Ciudad de México utilizando el transporte público (Metro y Metrobús), mientras que en el caso de los pasajeros, este modo alcanza apenas el 17%¹. Como principio de planeación y diseño, el reparto modal del actual aeropuerto deberá -al menos- mantenerse en el NAICM; siempre con tendencia a incrementar los viajes en transporte público, atendiendo las necesidades específicas de los distintos usuarios e impulsando su uso por elección, es decir, por ser la opción que representa el mejor balance costo-beneficio.

En cualquier parte del mundo, los aeropuertos de reciente construcción y capacidad similar al NAICM ofrecen transporte masivo de alta calidad que los conectan de forma rápida, segura y directa con las zonas concentradoras de orígenes y destinos de pasajeros. Estos sistemas no solo dan servicio a los usuarios o trabajadores del aeropuerto, sino a la ciudad en su conjunto, integrándose desde su concepción con la red de transporte público.

10. Infraestructura compartida

¹ www.amf.org.mx/pdfs/naicm.pdf



WORLD
RESOURCES
INSTITUTE

WRI ROSS CENTER FOR
SUSTAINABLE
CITIES



Los proyectos de infraestructura y transporte deben planearse de forma en que los diferentes modos (incluyendo el transporte de carga) compartan el espacio de manera equitativa y que se fomente su uso más eficiente. Por ejemplo, los carriles confinados para el transporte público podrían ser también utilizados por automóviles con alta ocupación (más de 3 pasajeros), “shuttles” y otras alternativas de transporte que prioricen la movilidad compartida o colaborativa.

Estos **10 Principios Rectores y Elementos para la implementación del Plan de Conectividad al NAICM** y han sido definidos a partir de un proceso de reflexión y discusión entre las diferentes organizaciones y personas que los suscriben. Asimismo, se tomaron en cuenta las propuestas de expertos internacionales cuya participación fue posible gracias al apoyo de USAID, GIZ y la Embajada de Francia en México, en el marco de la elaboración del Plan Conceptual de Conectividad del Nuevo Aeropuerto que CTS Embarq México se encuentra desarrollando, y que será presentado en Febrero de 2016.