



México, D.F. 9 de diciembre de 2015

Sociedad Civil y Academia demandan requisitos para el Plan de Conectividad al NAICM destacando la instalación de una agencia para la coordinación metropolitana.

- *A 15 meses del anuncio oficial de la construcción del aeropuerto sólo existe públicamente un denominado “Plan de Conectividad Vial y Transporte Masivo al aeropuerto” sin detalles técnicos, económicos, financieros, ni de temporalidad. Este plan no cumple los principios básicos de conectividad.*
- *Fundamental establecer diversidad de opciones de movilidad y un plan basado en transporte público de alta calidad que atienda los orígenes y destinos de viaje de los usuarios y empleados del NAICM.*

Ante la falta de información pública detallada respecto a la conectividad para el Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México y el énfasis en infraestructura vial para el transporte individual motorizado de la actual propuesta pública registrada en el “Plan de conectividad vial y de transporte masivo para el NAICM”, el Centro de Transporte Sustentable CTS EMBARQ México con el respaldo del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), Ciudad Humana México y el Programa Universitario de Estudios Metropolitanos de la UAM hacemos un llamado a las autoridades del Gobierno Federal, del Gobierno del Distrito Federal y al Gobierno del Estado de México para establecer de manera urgente y coordinada el desarrollo de un Plan de Conectividad al NAICM que garantice la sustentabilidad, la equidad, la competitividad y la transparencia.

Durante los últimos meses CTS EMBARQ México se ha dado a la tarea de estudiar la información disponible sobre las condiciones de la movilidad actual al aeropuerto y las proyecciones a 2020 y 2050 del NAICM, así como consultar expertos internacionales en conectividad aeroportuaria de Italia, Francia y Estados Unidos.

En el año 2014, el aeropuerto realizó 365 mil operaciones, generando 322 mil viajes diarios (68 % por viajeros y 32% por empleados); en el caso de los usuarios el 73% se efectuó en auto particular y el 17% en transporte público; en el caso de los empleados 75% se traslada en transporte público y 21% en auto particular.

Para 2020 se proyecta que el NAICM efectúe 550 mil operaciones anuales, generando diariamente 423 mil viajes. Para el 2050, cuando se concluya la obra de infraestructura y si opera a su máxima capacidad, se proyectan 1.1 millones por el NAICM. Este pronóstico es el equivalente a 1.3 veces el número de viajes que se realizan en la zona de Santa Fe sin contar los viajes inducidos que generará la Ciudad Aeropuerto.

Ante este panorama, con fundamento en la experiencia nacional e internacional planteamos 10 Requisitos de Conectividad al NAICM como base del desarrollo de las propuestas para integrar y conectar al aeropuerto con la ciudad.

Para lograr un proyecto competitivo es fundamental:

1. **Viabilidad a largo plazo de la estrategia de movilidad:** El Plan debe asegurar financiamiento, capacidad institucional y marco regulatorio que asegure la calidad de los servicios de movilidad.



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

3. Minimizar el impacto sobre el medio ambiente: El plan debe minimizar las emisiones contaminantes generadas por el incremento en la longitud de viaje y la congestión mediante la prioridad al transporte público sustentable sobre el individual.

4. Promover equidad social y desarrollo económico: El plan debe balancear las condiciones de accesibilidad y desarrollo de la ciudad, buscando contrarrestar la tendencia de inequidad entre el oriente y el poniente de la ZMVM.

Para cumplir cabalmente estos cuatro principios se requieren incorporar al Plan los siguientes elementos:

5. Coordinación institucional: Se debe contar con una agencia metropolitana para la gestión del Plan de Conectividad

6. Planeación e integración regional y urbana: El plan de conectividad debe basarse en el programa regional y metropolitano de ordenamiento territorial, incorporando el impacto de la Ciudad Aeropuerto.

7. Decisiones tomadas con base en evidencia: El Plan de conectividad debe estar basado en información y estudios técnicos que den certeza de los patrones y preferencias de movilidad.

8. Opciones de conectividad para todo tipo de usuario: El plan debe contemplar y garantizar diversidad de modos, rutas, horarios y costos.

9. Prioridad al transporte público: El plan debe lograr por lo menos mantener el actual reparto modal, con 35% de los viajes (empleados y usuarios) en transporte público. Para ello es fundamental conectar mediante sistemas de transporte masivos, las zonas concentradoras de orígenes y destinos de pasajeros de manera rápida, segura y directa.

10. Infraestructura Compartida: El plan debe garantizar el uso eficiente del espacio vial dando prioridad a los modos que incentivan la movilidad colectiva (transporte público, automóviles con alta ocupación, shuttles, etc.)

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.

El CTS Embarq México, con el apoyo de USAID, la Cooperación Alemana al Desarrollo GIZ y la Embajada de Francia en México, está elaborando el “Plan Conceptual de Conectividad del Nuevo Aeropuerto”, el cual pondremos a consideración de las autoridades en el mes de febrero de 2016.

OOooOO

CONTACTO: **Alejandro Luna Cuevas**
Coordinador de Medios | mluna@embarqmexico.org
+52 (55) 30 96 57 42 al 45 Ext. 303
Cel. 044 55 13 95 81 47