



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
Unidad Iztapalapa

**“VIABILIDAD DEL NUEVO AEROPUERTO
INTERNACIONAL FELIPE ÁNGELES FRENTE AL ACTUAL
AEROPUERTO DE LA ZONA METROPOLITANA DEL
VALLE DE MÉXICO”**

T E S I N A

QUE PRESENTA

Luis Fernando Delgado Trejo
MATRICULA: 2183014755

Para acreditar el requisito
y optar al título de

LICENCIAD(O/A) EN CIENCIA POLITICA

DR. ALBERTO ESCAMILLA CADENA

ASESOR

MTRO. MIGUEL GONZÁLEZ MADRID

LECTOR

Alcaldía de Iztapalapa, Ciudad de México, 19 de septiembre de 2022.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA UNIDAD IZTAPALAPA
DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA

**“VIABILIDAD DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL FELIPE
ÁNGELES FRENTE AL ACTUAL AEROPUERTO DE LA ZONA
METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO”**

T E S I N A

**QUE PARA ACREDITAR EL REQUISITO DE TRABAJO TERMINAL Y OPTAR
EL TÍTULO DE:**

LICENCIADO EN CIENCIA POLÍTICA

PRESENTA:

DELGADO TREJO LUIS FERNANDO

MATRÍCULA: 2183014755

ASESOR: DR. ALBERTO ESCAMILLA CADENA

LECTOR: MTRO. MIGUEL GONZÁLEZ MADRID

IZTAPALAPA, CIUDAD DE MÉXICO, 19 DE SEPTIEMBRE DE 2022



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA – Unidad *Iztapalapa*
DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA-COORDINACIÓN DE CIENCIA POLÍTICA

D I C T A M E N

DESPUÉS DE EXAMINAR ESTE DOCUMENTO QUE PRESENTA EL (LA) (S) ALUMNO (A) (S) LUIS FERNANDO DELGADO TREJO MATRÍCULA(S) 2183014755 CON EL TÍTULO DE “VIABILIDAD DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL FELIPE ÁNGELES FRENTE AL ACTUAL AEROPUERTO DE LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO” SE CONSIDERÓ QUE REÚNE LAS CONDICIONES DE FORMA Y CONTENIDO PARA SER APROBADO COMO CONCLUSIÓN DEL TRABAJO TERMINAL, EN LA MODALIDAD DE TESINA, CORRESPONDIENTE A LA LICENCIATURA EN CIENCIA POLÍTICA QUE SE IMPARTE EN ESTA UNIDAD.

CONFORME A LO ANTERIOR, SE CUMPLE EL REQUISITO ESTABLECIDO EN LA LICENCIATURA PARA APROBAR EL SEMINARIO DE ANÁLISIS POLÍTICO III Y CUBRIR LA TOTALIDAD DE CRÉDITOS Y UEA QUE INDICA EL PLAN DE ESTUDIO VIGENTE.

ASESOR

DR. ALBERTO ESCAMILLA CADENA

LECTOR

MTRO. MIGUEL GONZÁLEZ MADRID

FECHA: 19/09/2022

TRIM: 22-P

NO. REGISTRO: DTLF/2021-O

UNIDAD *Iztapalapa*

Av. Michoacán y la Purísima, Col. Vicentina, 09340, México, D. F., Tels.: 5804-4600 y 5804-4898, Tel. y Fax: [01-55] 5804-4793

Agradecimientos

A toda mi familia Delgado Trejo, que gracias a ellos tengo el apoyo moral y personal para con mi trabajo terminal

Al Dr. Alberto Escamilla Cadena por permitirme asesorar este trabajo que más que ello, es una nueva etapa de la vida que hay que afrontarlo.

Al Mtro. René López de la Torre por ser un complemento adicional en el asesoramiento de dicha tesina, darme los excelentes consejos de parte de éste alumno de investigación del profesor Escamilla.

Al Mtro. Miguel González Madrid por apoyarme de igual manera en dicho escrito, en ser mi lector y otro alentador académico que me ayude en esta labor de ser un buen politólogo.

“Las raíces de los verdaderos logros residen en la voluntad de convertirse en lo mejor que puedas llegar a ser”

Harold Taylor

Índice

Portada.....	1
Dictámen	3
Agradecimientos.....	4
Introducción General	8
Delimitación del Problema	9
Objetivos de la Investigación	9
Justificación del Tema	10
Estado del Arte	11
Planteamiento del Problema.....	14
Capítulo 1. El Enfoque de las Políticas Públicas	14
1.1. Introducción.....	14
1.2. Marco Teórico	15
1.3. Hipótesis	22
1.4. Indicadores.....	22
1.2. Políticas Públicas	22
1.2.1. Qué son las Políticas Públicas.....	22
1.2.2. Antecedentes	23
1.2.3. Tipos de Políticas Públicas	25
1.2.3.1. Políticas Distributivas	25
1.2.3.2. Políticas Sustantivas	26
1.2.3.3. Políticas Materiales	26
1.2.3.4. Políticas Públicas Económicas.....	27
1.2.3.5. Tipos de Políticas Públicas Económicas	27
1.2.3.5.1. Políticas Económicas Generales	27

1.2.3.5.2. Políticas Estructurales	28
1.2.3.6. Políticas Públicas Sociales.....	28
1.2.4. Elaboración de las Políticas Públicas	29
Conclusión.....	30
Capítulo 2. Marco Legal del Nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles	31
2.1. Introducción	31
2.2. Leyes y Normas	32
2.2.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	34
2.2.2. Leyes	37
2.2.2.1. Ley de Aeropuertos.....	37
2.2.2.2. Ley Orgánica del Ejército y la Fuerza Aérea Mexicana.....	39
2.2.2.3. Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación .	39
2.2.2.4. Ley Orgánica de la Administración Federal.....	40
2.2.3. Tratados y Convenios Internacionales.....	40
2.2.3.1. Convenios Internacionales de Aviación Civil.....	40
2.2.3.2. Acuerdo sobre Transporte Aéreo	41
2.2.3.3. Tratados de Bucareli	41
2.2.4. Normas Internacionales.....	43
2.2.4.1. Norma Internacional Aeroportuaria	43
2.2.4.2. Normas Oficiales Mexicanas (NOM's)	44
2.3. Aeropuerto Internacional del Valle de México "Benito Juárez"	46
2.3.1. Antecedentes.....	46
2.3.2. Problemas de Saturación del Actual Aeropuerto	47
2.3.3. Políticas Públicas sobre el actual Aeropuerto en el sexenio de AMLO	

2.3.4. Presupuesto aplicado al AICM 2019-2021	49
2.4. Aeropuerto Internacional de Texcoco.....	52
2.4.1. Antecedentes.....	53
2.4.2. Presupuesto Aplicado.....	54
2.4.3. Edificación	55
2.4.4. Cancelación.....	56
2.4.5. Consulta Popular	57
2.4.5.1. Antecedentes de la Consulta Popular	60
Conclusión.....	60
Capítulo 3. Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México “Felipe Ángeles”	62
3.1. Introducción	62
3.2. Antecedentes.....	62
3.3. Políticas Públicas del NAIFA	64
3.3.1. Plan Maestro del NAIFA.....	64
3.4. Presupuesto aplicado al NAIFA.....	66
3.5. Plan Territorial Operativo	69
3.5.1. Política Hídrica	71
3.5.2. Política Ambiental.....	74
3.5.3. Política Urbano Territorial.....	76
3.5.4. Política Económica.....	79
3.5.5. Política de Movilidad	80
3.5.6. Política Social y Cultural	83
3.5.7. Política Político Institucional	85
Conclusión.....	87

Conclusiones Generales	88
Bibliografía	89

Introducción General

En esta tesina, se explicará la delimitación del problema, los objetivos a llegar sobre la edificación del Nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, ubicado en los terrenos de la antigua Base Militar No. 1 Santa Lucía, en Zumpango de Ocampo, Estado de México, el cómo se justifica de una manera concisa dicha investigación, el Estado del Arte, es decir, el estudio del conocimiento acumulado, en este caso sobre el desarrollo, la evolución de la ejecución de esta política pública de dicha obra aeroportuaria; y el Planteamiento del Problema en sí. Para ello se plantea la siguiente cuestión: ¿La construcción del NAIFA promueve el desarrollo regional y resuelve el problema del tráfico aéreo de la Zona Metropolitana del Valle de México?

Cristóbal Regales, considera que el transporte aéreo se ha convertido en un factor económico de primer orden, en cuya puesta en función el aeropuerto es un elemento complementario indispensable. Sin embargo, “los proyectos de infraestructura aeroportuaria regularmente tienden a generar conflictos sociales, los cuales se expresan en diferentes formas, ya sea en oposición o de resistencia en torno a ellos” (Regales Cristóbal, 2015).

Este tipo de obras tiende a apoyarse en una imagen del desarrollo, que se asocia con el crecimiento económico, la lógica de mercado y la mundialización de las economías, llegando con ello a mostrarse como un fin incuestionable. Rincón-Avellaneda, refiriéndose a diferentes modelos de obras o megaproyectos, señala que “lo paradójico es que se producen conflictos por ausencia o por presencia de este tipo de proyectos” (Rincón-Avellaneda, 2016). El AIFA toma parte de los proyectos regionales del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 de México. Dicho aeropuerto se incluye dentro del Sistema Aeroportuario Metropolitano (SAM), dentro de cuyos propósitos se encuentran, “el disminuir la saturación del Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México (AICM), atender las necesidades

aeroportuarias, mejorar la conectividad nacional y fortalecer la competitividad económica del país” (Gobierno de México, 2020).

Este proyecto se presenta como uno de los ejes generales de la economía nacional. Sin embargo, al tratarse de un aeropuerto mixto, “también aduce ser una instalación estratégica para el Estado Mexicano” (Secretaría de Gobernación, 2022). Las preguntas que se formularán a lo largo de la tesina son: ¿Tiene la viabilidad, el visto bueno de la sociedad civil, los expertos en aeronáutica y las instituciones públicas afines y no afines al Gobierno de México, sobre la aplicación de la Política Pública del sexenio de Andrés Manuel López Obrador; si tiene bases legales que sustentan dicha política; qué acciones tomará el Estado respecto al actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez; y qué coyuntura, qué escenario se verá a largo plazo al entrar en operaciones el AIFA?

Delimitación del Problema

- Qué: El Análisis de la viabilidad mediante políticas públicas del NAIFA frente al actual aeropuerto comprendiendo la zona aérea de la Ciudad de México.

Objetivos de la Investigación

El objetivo general de esta investigación es:

El estudiar y analizar el contexto que se ha hecho del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Felipe Ángeles, frente al actual AICM por medio de la aplicación de las políticas públicas que se han hecho para ello, considerando el análisis en diferentes aspectos (económicos, sociales y ambientales) como las principales causas y consecuencias a las opiniones de los especialistas, y reclamo de la sociedad ante dicha construcción.

Conocer los términos, en los cuales, se dio el planteamiento para la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México en el municipio de Tecámac, comprendiendo la Base Militar No. 1, Santa Lucía.

Analizar la manera de cómo se desarrolló el proceso de la Consulta Popular para la ejecución de las obras civiles-militares del NAIFA, los principales actores y demandas, así como su relación con los diferentes niveles de gobierno.

Justificación del Tema

Los aeropuertos son la infraestructura básica necesaria para llevar a cabo el transporte aéreo. Cada uno en su ámbito de competencia. No puede existir transporte aéreo si no hay aviación y tampoco puede existir aviación si no hay aeropuertos, y en forma inversa, no puede existir aeropuertos si no hay aviación y de igual forma tampoco puede existir aviación si no hay transporte aéreo de pasajeros y mercancías, que son los activos que a final de cuentas pagan los costos de operación de todo el sistema. Su hechura es ciertamente laberíntica, por los controles que se deben de concretar para que la obra resulte con calidad, económica y operacionalmente eficiente para los usuarios del aeropuerto.

Desde hace muchos años, el AICM ha operado con indicadores de saturación en varias zonas, sobre todo en el área de movimientos, que de una capacidad teórica inicial establecida en 350,000 operaciones, rebasando a 400,000 operaciones, lo que desde la década de los 80's, ya hacía inexcusable la cimentación de un nuevo aeropuerto. De ahí el menester de construir los aeropuertos. La construcción es la realización física del aeropuerto y por lo mismo el ciclo más caro de toda la cadena de trabajos que se tienen que realizar para instituir un aeropuerto. Dicha decisión, se fue postergando por diversas circunstancias: económicas, políticas, pero, sobre todo, sociales. Las causas que conllevaron a la cancelación de su construcción en San Mateo Atenco, fueron por "inconformidades de ejidatarios de San Salvador Atenco, que rechazaron un decreto expropiatorio que ofrecía el valor registrado ante catastro por sus tierras el cual no aceptaron y a la muerte de un opositor al proyecto debido a golpes recibidos durante un enfrentamiento con la Policía Federal Preventiva" (Cuéllar & Venegas, 2002). Hasta el gobierno de AMLO, que propuso por medio de la Consulta Popular, 2 alternativas para la situación aeroportuaria que se vivió, continuar con la construcción del Nuevo Aeropuerto de

Texcoco, o cancelarlo y aprovechar los terrenos de la Base Militar No. 1 “Santa Lucía” para erigir uno nuevo, rompiendo con la saturación aérea que actualmente el AICM Benito Juárez está viviendo actualmente.

La presente investigación se enfocará en estudiar a través del proceso de políticas públicas tanto la viabilidad, como los impactos sociales, económicos, ambientales y culturales que trae consigo la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, ubicado en Santa Lucía, en comparación con el ya existente Aeropuerto Internacional ubicado en la Alcaldía Venustiano Carranza, de la CDMX, ya que, toda construcción genera alteraciones al lugar donde se opera y se busca relacionar estas alteraciones con la cultura existente en el sitio donde se ubica. Así, el presente protocolo permitirá mostrar los cambios positivos y negativos de la construcción de esta nueva estructura, permitiendo cambiar el criterio que se tiene acerca de esta construcción.

Estado del Arte

Lo que se ha investigado, analizado hasta la fecha respecto al Nuevo Aeropuerto de Santa Lucía, es el progreso de su construcción con un tiempo límite que el Gobierno de México estableció para terminarlo, que es el 21 de marzo del 2022, en el caso de los organismos internacionales, por medio del Consejo Internacional de Aeropuertos, mencionó su director, Luis Felipe de Oliveira que “nosotros hemos sido grandes críticos del proceso, porque nunca imaginamos que fueran a entregar lo que están haciendo. Hemos visto los modelos de negocio en América Latina, en donde prometen mucho, pero entregan muy poco. Y aquí, lo que han hecho en dos años es increíble” (Redacción Obras, 2021).

Se ha hecho ver que para el ACI, el espacio aéreo que tiene la capital, en conjunto con el espacio aéreo de Toluca de Lerdo, es su rediseño, que queda pendiente para la ejecución del NAIFA, debido a que la misma población afectada, considera que incrementa la generación de contaminación auditiva; coincidiendo en lo que coincide el Colegio de Pilotos Aviadores de México, que la tecnología que se utiliza sí controla el ruido, da una mayor exactitud, más hay aumento de ruido en el

sur-poniente de la CDMX. Otro ámbito que se ha investigado dentro del NAIFA, es la certificación de los más altos estándares de seguridad, que debe de recibir de parte de la Agencia Federal de los Estados Unidos (FAA por sus siglas en inglés), podría operar sin la certificación, pero implicaría una degradación a la categoría 2. Y para dicho riesgo que el NAIFA pueda correr, lo más considerable que el Gobierno de AMLO debe realizar es aplicar reformas a la Ley de Aviación Civil para transparentar los accidentes que puedan ocurrir durante su operación, una, y dos, utilizar el Sistema de Navegación Bajado en Performance (PBN).

Otro ámbito a considerar sobre el NAIFA, es que desde el 2019, un juez federal emitió una suspensión provisional de dicha construcción, debido a que, “no se presentó un estudio de impacto ambiental en la zona, solo presentándose un informe preliminar realizado por expertos de la UNAM, pero no un estudio final” (Redacción La Opinión, 2019), y meses más tarde, en Octubre de dicho año, el 10mo Tribunal Colegiado en Materia Administrativa, ordenó revocar la suspensión de ejecutar la construcción, a través de diversos amparos que el colectivo “No más derroches” interpuso ante 4 suspensiones contra el NAIFA, y denunciando “pérdida de imparcialidad entre los magistrados encargados de resolver la permanencia o revocación de las suspensiones judiciales; también, solicitó que los casos fueran atendidos por la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN)” (Ortega & Yáñez, 2019).

Para algunos investigadores, como Josué Ríos, de El Colegio de México (COLMEX), el diseño del espacio aéreo, “es la principal incertidumbre técnica de este proyecto. “El Benito Juárez y el Felipe Ángeles son dos aeropuertos que están ubicados en un valle complejo, retador en términos geográficos, y eso no está resuelto”, señala el académico” (Estrella, 2021). Coincide en que, desde el gobierno del Presidente Fox, María Larriva, una de sus asesoras en su sexenio, transformar la base de Santa Lucía nunca estuvo sobre la mesa y apunta “Las reglas para los aeropuertos son mucho muy claras: o se puede, o no se puede”. En Santa Lucía, opina, “No se puede”.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), afirma que debido a la elevación de terreno (cerros) y la orografía que comprende la zona de la Base Militar, complica la operación simultánea del futuro aeropuerto, a la vez que Larriva, afirma que

“habría que cerrar el aeropuerto de Ciudad de México momentáneamente para meter y sacar tráfico a Santa Lucía, y después cerrar Santa Lucía para operar [el aeródromo de Ciudad de] México”. “El resultado de eso es que juntos no van a tener mucha más capacidad de lo que tiene el actual aeropuerto solo”, asevera” (Estrella, 2021).

Por otro lado, Volaris y Viva Aerobús consideraron que respecto a la tarifa de uso de aeropuerto (TUA), que es el cobro que hacen las terminales aéreas por el uso de sus instalaciones y que se incluye en el costo total de un boleto, las cantidades que han divulgado las aerolíneas son diferentes: En su momento Volaris la estimó en 120 pesos y Viva Aerobús en 285 pesos para sus vuelos domésticos (en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México el cobro durante diciembre fue de 510 pesos).

“La TUA del AIFA no está publicada en su sitio web, como en el caso del AICM. Tampoco se conocen las tarifas de aterrizaje, de plataforma de embarque/desembarque, de estacionamiento y de pasillo telescópico, necesarios para que una aerolínea tome su decisión para operar” (De la Rosa, 2021).

El Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) consideró muy positivo los anuncios de las aerolíneas Volaris y Viva Aerobús sobre su operación en el nuevo Aeropuerto. Son buenas noticias que algunas compañías ya han dicho que van a volar hacia este aeropuerto, ““no me extraña que sean aerolíneas de bajo costo, porque ellas no dependen tanto de las conexiones”, indicó en entrevista Rafael Echevarne, director general del Consejo Internacional de Aeropuertos de América Latina y el Caribe (ACI)” (Valadez, 2021).

Isidoro Pastor, Director General del AIFA, elucidó que, por un periodo de al menos 3 años, el aeropuerto de Santa Lucía operará con pérdidas, mismas que se cubrirán con recursos fiscales, detalló que se cuenta con un presupuesto para echar a andar la terminal de alrededor de 900 millones de pesos, mismos que se utilizarán para sufragar los gastos de servicios que se generen en tanto que hasta ahora sólo

se tienen confirmados para el 21 de marzo 4 operaciones con 8 vuelos nacionales diarios; pero se sigue trabajando para atraer a más aerolíneas.

“Como cualquier empresa, empezamos a trabajar con números rojos. Hay que hacer inversión, la está haciendo el Estado mexicano. Entonces la respuesta es con recursos fiscales. Y en la medida en que va avanzando, iremos bajando el punto de equilibrio. Ese punto de equilibrio en el Programa Maestro de Desarrollo está considerado para el año 2026, pero estamos trabajando de manera muy intensa con los diferentes entes involucrados para que ese punto de equilibrio se obtenga durante la presente administración. Es decir, cuando esta administración termine” (Lozano, 2022).

Planteamiento del Problema

El problema de investigación es, si la Política Pública de la edificación del Nuevo Aeropuerto Felipe Ángeles puede complementar el tránsito aéreo del que ya lo tiene el AICM, si tiene el visto bueno de las organizaciones aeroportuarias nacionales e internacionales su viabilidad de operación, si a través del análisis de las mismas políticas públicas del Ejecutivo Federal puede operacionalizar dicha construcción.

Capítulo 1. El Enfoque de las Políticas Públicas

1.1. Introducción

En éste capítulo se documentará la teoría que maneja Harold Lasswell acerca de las Políticas Públicas y cada uno de los enfoques académicos que los eruditos dan a conocer sobre el ciclo de las Políticas Públicas, se mencionarán sus antecedentes y los tipos de las mismas que existen. Las políticas públicas componen una disciplina académica que constituye elementos tanto teóricos como prácticos, y que a estas alturas del siglo XXI ya no podemos tener en cuenta como novedosa, principalmente, porque es un asunto que generó sus primeros desasosiegos desde los ya añejos estudios de finales del siglo XIX. Una política pública no es cualquier acción del gobierno, que puede ser singular y pasajera, en contestación a particulares coyunturas políticas o peticiones sociales. En resumidas cuentas, lo específico y peculiar de la política pública consiste en ser un todo de actividades o hechos intencionales y causales, adiestradas a la realización de una finalidad de interés / beneficio público, cuyos lineamientos de acción, agentes, instrumentos,

procedimientos y recursos se representan en el tiempo de forma constante y coherente (con las correcciones marginales necesarias), en correlación con la ejecución de funciones públicas que son de naturaleza permanente o con el esmero de problemas públicos cuya resolución implica una acción sostenida.

La investigación de las políticas públicas ha llegado para quedarse como una rama que germina de la Administración Pública y orientada a la mejora, al retoque del actuar gubernamental. Su estudio ha arribado de unos años a la fecha con una aspiración de desarrollo y expansión muy belicosa que está transportando a los investigadores mundiales a tomarla con una formalidad mucho más activa que lo visto en años pasadas.

Lasswell incluyó la orientación hacia los problemas, su contextualización en los procesos sociales más amplios y el esclarecimiento de metas y valores. Desde sus principios, Lasswell se desasosegó por las correlaciones entre el conocimiento, la formulación de políticas y el poder. Por ello, “su producción académica giraría en torno a la creación de una disciplina aplicada a la solución de problemas sociales mediante el uso de métodos y herramientas rigurosas, a la que daría el nombre de ciencias de las políticas (policy sciences)” (Carrillo & Medina, 2020).

1.2. Marco Teórico

Las políticas públicas, son el producto de los procesos de toma de decisiones del Estado frente a determinados problemas públicos. Estos procesos de toma de decisión implican acciones u omisiones de las instituciones gubernamentales.

Las políticas públicas, como sostiene Harold Lasswell, se orientan hacia los problemas; vale decir, se refieren siempre a la práctica y, desde luego, su diseño e implementación requieren del conocimiento especulativo o científico, pero su objetivo principal no es generar conocimiento sino actuar sobre los asuntos públicos; el conocimiento es un insumo indispensable, pero sus aportes han de ser sopesados y evaluados por la razón práctica; de otra manera el riesgo de la tecnocracia o de la “sobrecarga cognitiva” del cual prevenía Robert Dahl será cada vez mayor. Con su preocupación por los valores, Lasswell dejó una tarea a la disciplina de políticas públicas que en buena medida sigue pendiente. Si no

correspondía al científico la elección de las metas últimas —lo que desde luego es correcto, puesto que el esclarecimiento de los valores es una tarea que desborda los límites de la ciencia— ¿a quién o quiénes correspondería hacerlo y cómo lo harían? Desde entonces podemos distinguir, respecto de este punto, dos grandes corrientes en la disciplina de políticas públicas: la que sostiene que el análisis se debe limitar al terreno de la ciencia y dejar los valores y las metas al proceso político, y la que considera que el esclarecimiento de metas y valores también forma parte del proceso de la política pública.

De hecho, el gobierno como entidad administradora de los recursos y proveedora del orden y de la seguridad del conjunto de la sociedad, “está obligado a atender y resolver los problemas públicos de la misma y, en consecuencia, a llevar a cabo el proceso de diseño, elaboración, implementación y evaluación de las políticas públicas que sean necesarias para tal fin” (Bobbio, 1987).

Por lo que respecta a las políticas entendidas como estrategias encaminadas a una finalidad determinada, que comúnmente es la resolución de problemas, Aguilar Villanueva menciona que, “Una política puede ser aquí una regulación, ahí una distribución de diversos tipos de recursos (incentivos o subsidios, en efectivo o en especie, presentes o futuros, libres o condicionados), allá una intervención redistributiva directa, más allá dejar hacer a los ciudadanos.” (Aguilar Villanueva, 1996).

Las políticas públicas, para Lasswell implican también actividades de comunicación pública a la implementación de estrategias, “convirtiéndose en un conjunto de actividades posteriores a la toma de decisiones iniciales que les dan origen (actividades retrospectivas), a través de las cuales es posible proveer de elementos evidenciales, argumentativos y de persuasión, todos ellos necesarios para la obtención de consensos” (Aguilar Villanueva, 1996).

Según Turnbull, Lasswell “trató de formalizar la relación entre las ciencias sociales y la formulación de políticas, e hizo de la solución de problemas la característica definitoria del análisis de políticas” (Turnbull, 2008). En la misma línea argumentó otro académico:

“En el período de posguerra, Harold Lasswell fue el principal proponente de unas ciencias sociales enfocadas en las políticas. Propuso el desarrollo de la ciencia política (o ciencias de las políticas): un campo interdisciplinario que abarca todas las ciencias sociales para producir conocimiento aplicable a los problemas públicos” (Togerson, 1985).

Luego el autor dividió el espectro de análisis de las ciencias de las políticas en «dos polos», “uno orientado al estudio de los procesos de formación e implementación de políticas públicas, y otro dirigido a producir, sintetizar e integrar información en las distintas fases de la creación de políticas para mejorar las decisiones” (Turnbull, 2008). Así se comienza a mencionar de 2 subespecialidades en el área de políticas públicas: la 1ra se alude a lo que en lengua anglosajona se conoce como policy making process (proceso de formulación de políticas) y la segunda al policy analysis (análisis de políticas). Con esta proposición conceptual Lasswell contribuyó a extender (y a enriquecer) el marco de la reflexión sobre los asuntos públicos.

El propósito de Lasswell —enfocar a las ciencias de las políticas hacia la solución de problemas concretos— tiene que ver con su elección del pragmatismo como base epistemológica. Es imposible minusvalorar la envergadura de un hecho que distinguió a la disciplina del análisis de políticas de otros campos como la filosofía política, la sociología política y la teoría política, cuyos esfuerzos científicos van principalmente determinados a la edificación de teorías y hallazgos empíricos generalizables.

Las políticas públicas, como sostiene Harold Lasswell, se orientan hacia los problemas; vale decir, se refieren siempre a la práctica y, desde luego, su diseño e implementación requieren del conocimiento especulativo o científico, pero su objetivo principal no es generar conocimiento sino actuar sobre los asuntos públicos; el conocimiento es un insumo indispensable, pero sus aportes han de ser sopesados y evaluados por la razón práctica; de otra manera el riesgo de la tecnocracia o de la “sobrecarga cognitiva” del cual prevenía Robert Dahl será cada vez mayor. Con su preocupación por los valores, Lasswell dejó una tarea a la disciplina de políticas públicas que en buena medida sigue pendiente. Si no correspondía al científico la elección de las metas últimas —lo que desde luego es

correcto, puesto que el esclarecimiento de los valores es una tarea que desborda los límites de la ciencia— ¿a quién o quiénes correspondería hacerlo y cómo lo harían? Desde entonces podemos distinguir, respecto de este punto, dos grandes corrientes en la disciplina de políticas públicas: la que sostiene que el análisis se debe limitar al terreno de la ciencia y dejar los valores y las metas al proceso político, y la que considera que el esclarecimiento de metas y valores también forma parte del proceso de la política pública.

De hecho, el gobierno como entidad administradora de los recursos y proveedora del orden y de la seguridad del conjunto de la sociedad, “está obligado a atender y resolver los problemas públicos de la misma y, en consecuencia, a llevar a cabo el proceso de diseño, elaboración, implementación y evaluación de las políticas públicas que sean necesarias para tal fin” (Bobbio, 1987).

En 1956, de su obra “The Decision Process: Seven Categories of Functional Analysis”, Harold Lasswell recalcó que el proceso de decisión se constituiría en siete funciones: inteligencia (información, predicción, planificación); recomendación (promoción de las alternativas políticas); prescripción (promulgación de reglas generales); invocación (caracterización provisional de conductas de acuerdo con prescripciones y demandas de aplicación); aplicación (puesta en obra de la política); evaluación (evaluación del éxito o fracaso de una política); y terminación (una vez finalizada la política en cuestión, se enuncian prescripciones o medidas a ser tenidas en cuenta en futuros marcos teóricos).

Tabla 1: Enfoques académicos sobre las etapas del ciclo de las políticas públicas.

Autor	Fases o Etapas
Harold D. Lasswell (1956)	<ul style="list-style-type: none"> – Inteligencia – Recomendación – Prescripción – Invocación

	<ul style="list-style-type: none"> – Aplicación – Terminación – Evaluación
Charles Jones (1970)	<ul style="list-style-type: none"> – Percepción – Definición – Organización – Representación – Formulación – Legitimación – Aplicación – Reacción – Evaluación
Garry D. Brewer (1974)	<ul style="list-style-type: none"> – Iniciación – Estimación – Selección – Implementación – Evaluación – Terminación
James Anderson (1975)	<ul style="list-style-type: none"> – Agenda – Formulación – Adopción de la política – Implementación – Evaluación
Judith V. May Aaron B. Wildavsky (1978)	<ul style="list-style-type: none"> – Fijación de la agenda – Análisis de la cuestión – Implementación – Evaluación – Terminación¹

¹ **Fuente:** Elaboración propia a partir de Anderson (1975), Brewer (1974), Jones (1970), Lasswell (1956) y May y Wildavsky (1978).

Lasswell, concibió un “mapa conceptual [que] debería ofrecer una guía que le permitiera obtener una imagen más general de las fases principales de cualquier acto colectivo” (Laswell, 1951) y enunció 7 “etapas” de lo que posteriormente llamó el “proceso de decisión”.

- Inteligencia
- Promoción
- Prescripción
- Invocación
- Aplicación
- Evaluación

En la **inteligencia**, se da prioridad al requirente apego por las herramientas intelectuales de los involucrados, para ser trazadas en el entorno adverso, y se coordina la capacidad de esfuerzo mutuo, entre el equipo de liderazgo representativo para el fortalecimiento de tareas y funciones establecidas en sus cuerpos de trabajo. La **promoción**, un ingrediente sustancial para el conocimiento de la problemática en cuestión, ya que se dota de información estructurada y enfocada hacia el grupo de actores a involucrarse en la situación o partícipes de ella, de modo tal que mantener una vía de comunicación factible es el reto para construir un camino de fortaleza y perseverancia en la futura implementación de políticas públicas.

La **prescripción** es un marco complejo que se consolida mediante el trabajo importante de las políticas, por medio de la integración de instrumentos de auténtico quehacer técnico y operativo, porque es aquí donde subyace la constitución de objetivos, análisis y proyecciones a largo plazo. La **invocación** puede vislumbrarse como un enfoque próspero de una política pública donde los esfuerzos no se focalicen en la creación general de técnicas, sino que en este ámbito sea donde la especificidad por atender de mejor forma a la sociedad afectada sea una labor básica, pero de coyuntura con los mecanismos de supervisión de las actividades puestas en marcha por los profesionales de erigir las políticas públicas.

La **invocación** o adopción de la Decisión, puede vislumbrarse como un enfoque próspero de una política pública donde los esfuerzos no se focalicen en la creación general de técnicas, sino que en este ámbito sea donde la especificidad por atender de mejor forma a la sociedad afectada sea una labor básica, pero de coyuntura con los mecanismos de supervisión de las actividades puestas en marcha por los profesionales de erigir las políticas públicas.

La **aplicación** o implantación es asumir que las instituciones gubernamentales, como campo natural de acción de las políticas públicas, “son instrumentos, obedientes espacios o robots sociales para alcanzar objetivos de la sociedad o de la política” (Arellano Gault, 2010). Esto implica dos elementos: “1) la movilización de un conjunto de recursos políticos, jurídicos, financieros y humanos; y 2) la coordinación y garantía de cooperación de los actores relevantes” (Hill & Peter, 2009). Es aquí donde las instituciones gubernamentales proceden a crear indicadores que midan el nivel de cumplimiento del programa operativo constituido en una política pública.

Y, por último, la **evaluación** es una fase significativa en cuanto a los resultados obtenidos, de tal forma que, al generarse los resultados pertinentes, se recurre al fortalecimiento del ciclo de políticas públicas para establecer un mejor diseño de herramientas en materia de acción pública.

Esta lista refleja el origen de lo que ha sido la concepción más aceptado de las ciencias de las políticas, es decir, “el proceso de las políticas públicas, el procedimiento mediante el cual se propone, examina, realizar y, tal vez, concluye una política determinada” (Lasswell, 1956).

Dicho ciclo de políticas públicas tiene de característica elemental, en ser flexible (capturar lo sucedido de la realidad), sólido en materia metodológica (ofrecer una interpretación coherente de la misma realidad), reformador o innovador (retroalimentarse por medio del aprendizaje y la inventiva ante circunstancias nuevas), estratégico (no perder de vista los objetivos elementales a pesar del transcurso de los cambios), y su criterio de validez, se ubica en su cabida para acoplar dialógicamente el conocimiento científico-técnico (coyuntura operativa de la

política pública) con las demandas que elabora la sociedad (coyuntura normativa de la política pública).

1.3. Hipótesis

Conceptual: La política pública de la edificación del Nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles de Santa Lucía, no promueve el desarrollo regional ni resuelve el problema del espacio aéreo en la ZMVM.

1.4. Indicadores

Aguilar Villanueva

- Regulación (Marco Jurídico, PND, leyes, normas...etc)
- Recursos

Lasswell (Formulación de la Política Pública)

- Etapas del proceso de decisión
 - Identificación y Definición de Problemas
 - La formulación de las Políticas
 - Adopción de la Decisión
 - Implantación de las Políticas
 - Evaluación de las Políticas

1.2. Políticas Públicas

1.2.1. Qué son las Políticas Públicas

Las políticas públicas se pueden comprender como un proceso que comienza cuando un gobierno detecta la existencia de un problema. Asimismo, es de mucha envergadura, el destacar que se relacionan unas con otras, que se concatenan para lograr el fin último que es la satisfacción de la ciudadanía. “Las políticas públicas se traducen en programas o proyectos que atacan al problema que está sucediendo y se quiere solucionar. Entonces, hay que identificar primero el problema y luego definir la política pública acorde; luego de ello surgen los programas que hacen a esa política pública” (Rossi, 2017).

Las políticas públicas son un factor común de la política y de las decisiones del gobierno y de la oposición. Así, la política puede ser analizada como la búsqueda para establecer políticas públicas sobre determinados temas o de influir en ellas. A su vez, “parte fundamental del quehacer del gobierno se refiere al diseño, gestión y evaluación de las políticas públicas” (Lahera, 2003).

Para Burgue-Torruebla, citado por Héctor Pérez, las políticas públicas son:

“Las políticas públicas son acciones que aspiran a transformar la realidad; son las acciones de la política llevadas a cabo para modelar una realidad imperfecta, intentando que se acerque a una visión idealizada; son los instrumentos de mejoramiento que la política tiene a su disposición para hacer efectivas sus promesas” (Pérez, 2017).

Para Miklos:

“Las políticas públicas se elaboran a partir de demandas sociales (se conocen/identifican), se interpretan desde el gobierno o las instituciones públicas (se diseña) y finalmente se concertan/consensuan hasta constituirse en un compromiso institucional (se construyen)” (Miklos, 2010).

Las políticas públicas resultan útiles para estudiar diversos aspectos de la política, como la discusión de la agenda pública por toda la sociedad, las elecciones entre candidatos y sus programas, las actividades del gobierno y de la oposición y los esfuerzos analíticos sobre esos temas.

Respecto a las políticas públicas es posible: acotar las discusiones políticas; diferenciar problemas y soluciones de una forma específica; precisar las diferencias; vincular los temas a soluciones más amplias o secuenciales; plantearse esfuerzos compartidos, y participar de manera específica.

1.2.2. Antecedentes

El análisis de las políticas públicas empieza a recalcar en la segunda mitad del siglo XX, el cual tiene como fin la solución de problemas públicos tomando en consideración aspectos políticos y de orden técnico. Las políticas públicas han incrementado su aparición en los discursos diarios del espacio público, su envergadura dentro de las ciencias sociales contemporáneas es relevante ya que

su estudio se enfoca en el análisis y diseño, implementación y evaluación de las políticas públicas.

El estudio y análisis de políticas públicas depende del contexto social, económico, político y cultural, pero fue a mediados del siglo pasado donde aflora la disciplina que comenzó a desenvolverse en Estados Unidos con Harold D. Lasswell (1902-1978), haciendo alusión a la ciencia política. Debemos partir de que el vocablo <política> correspondiente a la traducción dada al término inglés policies, “del que al parecer carecíamos (frente a la lengua anglosajona que también dispone de la locución politics y polity) y al que se anexionó <políticas> para una mayor concreción” (Delgado & Molina, 1998, p. 203).

En el idioma inglés común, *policy* significa elementalmente transcurso de acción y menos habitual, se comprende como el procedimiento de decisión o como un programa de acción, “Las explicaciones de *policy* pueden asociarse en dos grandes rubros de interpretación: las que se aluden al curso de una acción de gobierno y las que simbolizan la acción misma, el primer entendimiento se refiere al cauce y la otra al curso” (Guerrero Orozco, 1993).

Volviendo a Lasswell, en su escrito elaborado en 1951 “*The Policy Sciences*”, “estableció las orientaciones multidisciplinaria, práctica, normativa y comparativa, entre otras orientaciones, como características definitorias del campo de estudios de las políticas” (Méndez, 2015). Después de la etapa de la 2da Guerra Mundial, el ambiente que vivió el mundo entero, era devastador; zonas geográficas como Japón, Europa oriental y central estaban destruidas. El papel de la Unión Americana fue la suministración de bienes y servicios a dichas regiones, lo que afianzaba su jerarquía mundial, como pujanza política y económica. Estados Unidos tenía un interés muy profundo en conservar el poder: “La persistente crisis de seguridad nacional que vivimos nos obliga a usar de manera eficiente la fuerza de trabajo, las instalaciones y otros recursos del pueblo norteamericano” (Lasswell, 1971), por lo que la planificación se tornaba fundamental.

A partir de las investigaciones realizadas de Lasswell, las políticas públicas tienen una cimentación multidisciplinaria (*policy sciences*) que se fundamentan en

el conocimiento, oséase, el modo como es creada y conocer los factores que explican la actual configuración y contenido, objetivos, instrumentos, actores y los factores que han determinado su evaluación, así como, hacer que los métodos y resultados del entendimiento científico-técnico incurran e influyan en la elaboración y decisión de las políticas a fin de sustentar o mejorar su eficacia.

Conforme fue progresando el estudio de las políticas públicas, se manifestaron diversos enfoques en los que la ciencia económica se situó como mención central, derivado del principio de los recursos públicos, empleo y manejo; y paso a ser una perspectiva unidisciplinaria (racionalidad y eficacia). El encuadre multidisciplinario proyectado en el surgimiento de las políticas públicas con Lasswell y el estudio unidisciplinario unguado en la década de los 80's, son antagónico o adicionales unos del otro en la medida del estudio, obras de las políticas y evaluación.

1.2.3. Tipos de Políticas Públicas

1.2.3.1. Políticas Distributivas

Las políticas públicas distributivas son acciones del poder público, mediante la cual éste confiere una autorización especial a casos particulares, claramente personalizados y especialmente designados. Estos casos- “que por lo general cumplen determinado número de condiciones- son beneficiados así por un privilegio (Por ejemplo un permiso de construcción, una renta inmobiliaria), por una excepción a la regla general, gracias a un favor unilateral del Estado” (Meny & Thoening, 1992, p. 100). Dichas políticas distributivas consisten en suministrar bienes o servicios a establecido fragmento de la población (individuos, grupos, empresas, etc.): “las actuaciones públicas consistentes en dar asesoramiento jurídico a las pequeñas y medianas empresas constituyen una política distributiva” (Villora Mendieta, 2009, pp. 4-5).

En la arena distributiva, Lowi elucide que “las relaciones políticas se aproximan a lo que Schattschneider llamó la “no interferencia mutua”; es correcto que cada quien busque beneficios para sí mismo, pero es incorrecto que se oponga

a que otros busquen sus propios beneficios” (Lowi, 2013). También las políticas distributivas instituyen la mayor parte de las políticas públicas, especialmente en el ambiente de los gobiernos locales, donde los otros tipos suelen ser menos habituales. Las redes de actores políticos pueden ofrecer otra contribución a las políticas distributivas en el ámbito de transparencia y rendición de cuentas. Lowi afirma que “por su propia naturaleza, estas políticas suelen prestarse al manejo clientelar de los recursos, el logrolling, o la instrumentación en busca de objetivos electorales” (Lowi, 1972, pp. 298-310)

1.2.3.2. Políticas Sustantivas

Las políticas sustantivas tienen que ver con lo que el gobierno va a hacer, como construir autopistas, abonar un subsidio por desempleo o prohibir la venta de alcohol a menores de edad. Se trata de políticas que directamente proporcionan a la gente ventajas y desventajas en relación a algo. Las políticas procedimentales tienen que ver con la forma en que se va a hacer algo o con quien va a emprender la acción.

1.2.3.3. Políticas Materiales

También podemos catalogar las políticas públicas en función del modelo de beneficio que suponen para sus beneficiarios. Las políticas materiales conceden ventajas o desventajas tangibles. Un programa de becas para estudiantes universitarios, por ejemplo, se constituye como una política material.

Por lo que respecta a las políticas entendidas como estrategias encaminadas a una finalidad determinada, que comúnmente es la resolución de problemas, Aguilar Villanueva menciona que, "Una política puede ser aquí una regulación, ahí una distribución de diversos tipos de recursos (incentivos o subsidios, en efectivo o en especie, presentes o futuros, libres o condicionados), allá una intervención redistributiva directa, más allá dejar hacer a los ciudadanos." (Aguilar Villanueva, 1996).

1.2.3.4. Políticas Públicas Económicas

La política pública económica puede definirse como el conjunto de directrices y lineamientos mediante los cuales “el Estado regula y orienta el proceso económico del país, define los criterios generales que sustentan, de acuerdo a la estrategia general de desarrollo, los ámbitos fundamentales e instrumentos correspondientes al sistema financiero nacional, al gasto público, a las empresas públicas, a la vinculación con la economía mundial y a la capacitación y la productividad” (Ministerio de Economía y Finanzas, 2022). Todo ello pretende crear las condiciones adecuadas y el marco global para el desenvolvimiento de la política social, la política sectorial y la política regional.

Los objetivos elementales de las políticas económicas se pueden ver como subobjetivos de valores fundamentales. Se formulan en declaraciones gubernamentales, pero también, por ejemplo, en leyes y resoluciones parlamentarias. Dichos objetivos de política económica más importantes son: “pleno empleo, estabilidad de precios, crecimiento económico y equilibrio externo. Así como también evitar la deuda externa, distribución justa de la renta y la riqueza y preservación del medio ambiente natural” (Economía 3, 2021).

1.2.3.5. Tipos de Políticas Públicas Económicas

1.2.3.5.1. Políticas Económicas Generales

Su objetivo general es el de gestionar la situación económica a corto plazo, bien relanzando la actividad económica cuando experimenta una desaceleración temporal o bien combatiendo el sobrecalentamiento si la economía marcha a toda velocidad. Entre dichas políticas podemos hallar la política fiscal que implica el aumentar o disminuir el gasto público para reactivar o detener la actividad económica, así como el aminorar los impuestos para reactivar la actividad económica. La política de empleo que fomenten la creación de empleo y aseguran la renta de los desempleados y la política monetaria para relanzar la actividad económica por medio de una política monetaria expansiva.

1.2.3.5.2. Políticas Estructurales

Las políticas estructurales son parte de una perspectiva a largo plazo. El recurso para lograrlo es actuar sobre las estructuras económicas del país. El objetivo principal es el de transformar la manera en que funciona el sistema económico. Las medidas tomadas o llevadas en práctica afectan a los más variados campos: educación, salud, medioambiente, industrias, protección social, ordenamiento territorial y energía, etcétera.

1.2.3.6. Políticas Públicas Sociales

Las denominadas políticas sociales son un tipo particular de políticas públicas que tienen como principal objetivo crear condiciones de equidad social, así como promover y garantizar el ejercicio de los derechos sociales. Entre éstas pueden mencionarse las políticas de salud, educación, vivienda y recreación, las cuales se dirigen al conjunto de la ciudadanía adoptando criterios de universalidad porque son parte de la responsabilidad social del Estado. Aunque sus contenidos varían temporalmente y entre diferentes contextos sociales, “lo común en todas las políticas sociales es dar los lineamientos generales para garantizar al conjunto de la ciudadanía el acceso a bienes y servicios básicos que son considerados parte de los derechos sociales, consagrados por lo general en las leyes supremas de los estados (Constitución)” (Ziccardi, 2008).

El elemento definitorio de las políticas sociales es que, siendo el resultado de sucesivas opciones de los poderes públicos, condicionadas por factores tan coyunturales como el momento político, económico, cultural y social en el que se adoptan, éstas se estructuran en torno a derechos sociales, procurando su satisfacción.

La política social en las sociedades complejas se define como toda institución y actor de la escena social que, en un marco de Estado que asegura todas las garantías liberales-democráticas, “se sensibiliza en la función difusa de evitar la pobreza, marginación y desviación; distribuye de forma equitativa las oportunidades

de vida y realiza estas funciones con el mayor grado de auto-responsabilización” (Expansión, 2022).

1.2.4. Elaboración de las Políticas Públicas

La elaboración de las políticas públicas no se lleva a cabo mediante algún mecanismo único, producto de la observación de los hechos, muy por el contrario, el análisis y la elaboración de políticas públicas germinan desde un *a priori* cognoscitivo, que proyecta su orden lógico en la secuencia de los hechos observados y que selectivamente toma ciertos componentes y establece ciertas correlaciones.

Con el designio de referenciar lo relativo a las políticas públicas, se obtuvo el dato sobre la formación tanto de la noción como del proceso de producción de estas. Las políticas públicas, supuestamente elaboradas en la interacción entre poderes, son o deben ser revelaciones de los poderes político-sociales, delimitados como los entes con habilidades y facultades para controlar, modificar o influir en la conducta de otra u otras personas, manifestando en sí mismo una gran capacidad que favorece una gran dimensión de juicio en relación a lo que son y cómo es la estructuración de las políticas públicas.

Los criterios usados por diversos autores, mencionaron el establecimiento de objetivos y/o metas, mientras que “otros ya indican ese dato y/o evitan hacer mención de él, para dar celeridad a la argumentación del concepto y proceso de elaboración de las políticas públicas” (Ruiz Sánchez, 1996).

Para los objetivos de la elaboración de políticas públicas se requiere comprender los aspectos en los que cada una de sus estrategias procrastina. El hallar pluralidad de criterios en lo atañente a las políticas públicas: el proceso y definición de los elementos constitutivos de la elaboración de estas, obliga hacer mención que al llevar a efecto la investigación formal y al reunir referencias documentales de actores en el tema, se termina citando variables que evidencian una confrontación argumental y conceptual.

Las políticas públicas, en general y actualmente, son planificadas y activadas, como una consecuencia de la cúpula política, viabilizando excusas para adaptarse en favor de la hegemonía grupal, desatendiendo el factor de consecuencia directa a las poblaciones.

La planeación, elección y desarrollo de una política pública, no resulta un sofisticado cálculo tecnocrático, ya que no ha de ser una circunstancia definida por aquellos albedríos arbitrarios, privados, o personales, ni mucho menos por atractivos lucrativos razonables y predecibles, sino que es evidente por medio del debate y las discusiones abiertas, donde todos tienen el derecho de participar. Es en cambio, con base, con el cimiento de la discusión y convencimiento de muchos actores tanto político y gubernamental-administrativo, partícipes en la formulación, aceptación, puesta en práctica, evaluación y seguimiento de las políticas públicas.

En el análisis de la elaboración de las políticas públicas permite conectar con otras asignaturas las hipótesis del análisis de estrategias en acción, teorías o simples testimonios que den relaciones y testimonios a posiciones, en la obra de elucidar procesos institucionales de intervención pública en sociedades. La política y la administración no son una tarea cotidiana que se asientan simplemente en el poder, también es indispensable comprender que sus límites son o deberían ser, las normas y los conocimientos intelectuales de lo que involucra esa actividad, en lo referido al tema aquí mencionado, es primordial tener en cuenta que las políticas públicas congenian la relación entre el conocimiento y el proceso de decisión de estas –como un proyecto interdisciplinario, plural, metodológico–, “orientado a distintos problemas y contextos reelaborando expresiones, con un lenguaje que subraya el enfoque disciplinario” (Aguilar Villanueva, 2007, p. 29).

Conclusión

Resumiendo, las políticas públicas, son las acciones de gobierno, que tienen de objetivo el “cómo dar respuestas a las diversas demandas de la sociedad, como señala Chandler y Plano, que se entienden como uso estratégico de recursos para aliviar los problemas nacionales” (Cadenas Ayala & Ruíz López, s.f.), La política pública proporciona orientación a los gobiernos sobre una serie de acciones y

también proporciona vínculos de responsabilidad mutua entre el gobierno y sus ciudadanos. Dichas políticas, de acuerdo a diferentes autores se dividen en varias etapas, entre las principales destacan: la Inteligencia, la Promoción, la Prescripción, la Invocación, la Aplicación y por último la Evaluación.

Dichas políticas siguiendo este ciclo, se dividen a su vez en Distributivas, Sustantivas, Materiales, Económicas, y Sociales. Las políticas distributivas, son aquellas políticas llevadas a cabo por los gobiernos que tienen efectos sobre la distribución del ingreso, ya sea mejorándola o empeorándola. Las Sustantivas, son aquellas que un gobierno tiene la labor de hacer con ventajas y desventajas en relación a algo. Las Materiales, son aquellas que dan como resultado ventajas y desventajas tangibles, como lo son becas y apoyos para la comunidad universitaria. Las políticas económicas son aquellas en la que un Estado o Gobierno, toman dentro del ámbito económico, con el firme propósito de controlar la economía del país para proporcionar la estabilidad y un correcto crecimiento económico, estableciendo las directrices para su buen funcionamiento. Estas políticas a su vez se desambiguan en Políticas Económicas Generales y Estructurales. Y, por último, las Políticas Sociales son las destinadas al beneficio de la población, ya sea en su conjunto, o a un sector determinado que experimenta un problema concreto.

Para elaborarse, se tiene que considerar que, estrictamente hablando, una política pública no se convierte en ella hasta que es adoptado, implementado y aplicado por alguna institución gubernamental. Las instituciones gubernamentales son de mucha envergadura porque toda vez que se adopta oficialmente una política pública, el gobierno otorga legitimidad a esa política al hacerla cumplir por medio de las instituciones gubernamentales.

Capítulo 2. Marco Legal del Nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles

2.1. Introducción

El objetivo a llegar de este segundo capítulo es conocer el Marco Legal, o las distintas leyes, normas, tratados con que tiene solidez y sustento la edificación del

Nuevo Aeropuerto Felipe Ángeles, por otro lado, se documentará el desarrollo que se dio a conocer, sobre la planificación, edificación y cancelación del Aeropuerto Internacional de Texcoco; y por último, la documentación de la historia del actual Aeropuerto Internacional Benito Juárez, los problemas de saturación del espacio aéreo, el presupuesto asignado año con año, y los Planes Nacionales de Desarrollo que a lo largo de los sexenios se han venido manejando con dicha infraestructura aeroportuaria.

2.2. Leyes y Normas

El marco legal o normativo plasmado por medio de las leyes, normas, reglamentos, códigos, especificaciones y de igual manera, recomendaciones es de vital envergadura en todo estudio de planificación, al igual que las políticas que marcan las directivas de los trabajos establecidas por la entidad gubernamental o particular encargado de los proyectos.

En el caso específico de un aeropuerto, el marco legal, que se tiene que examinar en cada fase, cada periodo del proyecto mismo, se describe a continuación: La ejecución de cada una de las etapas para un aeropuerto y/o partes de ellas como los estudios de planificación, deben de replicar a la planificación nacional del país y restringidas, limitadas en el marco jurídico que establece la Constitución Política y las Leyes, Códigos y Reglamentos que de ella se dimanan; por ejemplo, el concepto general, las obras requeridas deben estar englobadas en los propósitos constituidos en el Plan Nacional de Desarrollo y/o en sus programas sectoriales o especiales, y su elaboración se ajustará en primera instancia a la Ley de Planeación y a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

La transparencia de los recursos empleados en los proyectos será reglamentada a partir de la Ley de Responsabilidades de los Servidores Públicos del Gobierno Federal. La correspondencia de trabajo entre Gobierno, Empresa y asalariados, se debe reglar mediante la Ley Federal del Trabajo, las prestaciones de los trabajadores se deben regular “mediante la Ley del Seguro Social y la Ley del Infonavit y el pago de las contribuciones de todas las entidades y participantes en la realización de las obras, mediante la normatividad y legislación tributaria

establecida, en los niveles de gobierno federal, estatal y municipal” (Orden Jurídico Nacional, 2022).

Con el pasar de los años desde que comenzó su mando el Presidente Andrés Manuel López Obrador, la construcción del NAIFA ha tomado hechura en el plano mundial y legal, figurando como un componente elemental de evaluación de los distintos países que forman parte de organismos internacionales como la Organización de Aviación Civil Internacional y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo.

Enrique Cabrero señala que:

“[...] a lo largo de las últimas décadas se han formulado diferentes propuestas que han derivado en una orientación de la administración pública hacia una mayor flexibilidad y descentralización en la elaboración de las políticas; se ha convocado a un mayor número de actores como responsables del interés público; se ha transitado de una visión puramente legalista hacia miradas multidisciplinarias fincadas en la eficiencia, la eficacia y la equidad, y paulatinamente las fronteras entre el mundo público y el privado se han ido desdibujando” (Cabrero Mendoza, 2010).

A lo largo de los meses, el Senado ha tratado de modificar con mayoría morenista varios artículos de diferentes leyes para llevar a cabo el proyecto del AIFA, pero varios legisladores de oposición reportan por medio de las mismas leyes y normas que violan muchos artículos, a la vez prosiguiendo con la obra en sí, como en el caso de la Senadora del PAN, María Guadalupe Saldaña Cisneros, proponiendo una evaluación del proyecto, en materia ambiental, ya que, como es una obra Civil/Militar:

“La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal no prevé facultad alguna para la SEDENA respecto de la construcción, operación y otras actividades relativas a aeropuertos mixtos. Esta Ley sí es explícita tratándose de aeropuertos en general respecto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), quien cuenta con las atribuciones siguientes: Artículo 36.- A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos: Regular y vigilar la administración de los aeropuertos nacionales, conceder permisos para la construcción de aeropuertos particulares y vigilar su operación; VI.- Administrar la operación de los servicios de control de tránsito, así como de información y seguridad de la navegación aérea” (Saldaña Cisneros, 2019).

Sobre este ámbito (legal) del aeropuerto, se había documentado que las 3 suspensiones sobre el espacio aéreo, se revocaron, esto, debido a que ya que no tenía coherencia de fondo y como un sinsentido lógico-jurídico, y que anteriormente “Los colonos impactados por el rediseño del espacio aéreo buscaron frenar esta medida con amparos que giraban en torno a tres violaciones fundamentales a los derechos de la ciudadanía: exceso de ruido, daño al medioambiente y daño a la propiedad” (Martínez, 2021). Y recientemente, se había demandado dicha edificación por violación a preceptos paleontológicos, por el hallazgo de mamuts enterrados en el suelo de Santa Lucía, en Mayo de 2020, esta demanda fue desechada por el Magistrado Juan Carlos Guzmán Rosas, arguyendo que “el recurso no se trata de un caso urgente, por ello ordenó que será a partir del próximo 16 de junio cuando se acepte a trámite a través del juicio en línea, fecha en que se publicará el acuerdo que deba recaer a la demanda, es decir, prevención, admisión o desechamiento” (Arellano García, 2020).

2.2.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

De nuestra Carta Magna se procede que la sociedad mexicana actual viva bajo el Sistema o Régimen de República Federal. Esto quiere decir que se da aforo al Poder Federal con autoridad en todo el territorio nacional y, coetáneamente, existe el Poder Estatal dentro de cada una de las entidades geográficas o estados de la república.

El Artículo 27 constitucional destaca la soberanía nacional en el ámbito de las riquezas naturales y el patrimonio histórico y cultural de México. Así mismo este artículo establece como norma el predominio del interés público sobre el interés privado, con base en dicho artículo, se solicita el efectuar operativo, el crear reservas territoriales y actuales mecanismos para fomentar la inversión ofrendando al mismo tiempo, tierra urbana para los grupos de menores ingresos, de tal forma que se reduzca la desigualdad en la tendencia del suelo y la localización inapropiada de los asentamientos populares.

El artículo 27 constitucional, en su párrafo tercero, señala:

“La nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como el de regular, en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana. En consecuencia, se dictarán las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques, a efecto de ejecutar obras públicas y de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población” (1934).

Las adiciones al artículo 27 constitucional manifiestan la capacidad, la autoridad del Estado para determinar modalidades al uso de la propiedad y asignar provisiones, usos, destinos y reservas a la tierra urbana admitiendo la expedición de la Ley general de asentamientos humanos, que precisa la afluencia de los tres niveles de gobierno y se concreta en planes de desarrollo urbano. La adición de la Fracción XXIX-C al Artículo 73 de la Constitución Política Mexicana.

“El Congreso tiene facultad para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de los Estados y de los Municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos”, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución;

Es importante destacar, que el desarrollo aeroportuario queda vinculado no solo al cumplimiento de la norma internacional incorporada en la legislación nacional, que corresponde a la Federación, según lo señala el Artículo 73 Fracción XVII: “El Congreso tiene facultad para: Dictar leyes sobre vías generales de comunicación, y sobre postas y correos; para expedir leyes sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal” (1942).

La adición de la Fracciones III Inciso I, Párrafo segundo, V y VI al Artículo 115 de la Constitución Política Mexicana.

Sin inconveniente de su competencia constitucional, en el desembargo de las funciones o la prestación de los servicios a su cargo, los Municipios observarán lo dispuesto por las leyes federales y estatales.

“V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:

- a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal;
- b) Participar en la creación y administración de sus reservas territoriales;
- c) Participar en la formulación de planes de desarrollo regional, los cuales deberán estar en concordancia con los planes generales de la materia. Cuando la Federación o los Estados elaboren proyectos de desarrollo regional deberán asegurar la participación de los Municipios;
- d) Autorizar, controlar y vigilar la utilización del suelo, en el ámbito de su competencia, en sus jurisdicciones territoriales;
- e) Intervenir en la regularización de la tenencia de la tierra urbana;
- f) Otorgar licencias y permisos para construcciones;
- g) Participar en la creación y administración de zonas de reservas ecológicas y en la elaboración y aplicación de programas de ordenamiento en esta materia;
- h) Intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial; e
- i) Celebrar convenios para la administración y custodia de las zonas federales” (2016).

En lo conducente y de conformidad a los fines señalados en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, expedirán los reglamentos y disposiciones administrativas que fueren necesarios;

“VI. Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros con apego a la ley federal de la materia” (1934).

No obstante, en un régimen federal como el nuestro, la combinación y cooperación de los tres niveles de gobierno: Federal, Estatal y Municipal, son indispensables para consolidar la realización de los objetivos generales. La evolución legislativa permitió, además, la expedición de las correspondientes leyes estatales de desarrollo urbano y la incorporación de planes y programas en la materia.

2.2.2. Leyes

2.2.2.1. Ley de Aeropuertos

De 1940 a 1995 aplicó la Ley de Vías Generales de Comunicación que en su Libro Cuarto estableció las bases para el establecimiento y explotación de las “comunicaciones aeronáuticas”. En 1995 se expidieron dos nuevas leyes: La Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos. Asimismo, se expidieron los reglamentos que las complementan, así como las normas oficiales mexicanas y normas básicas de seguridad que establecerán las condiciones de diversos procesos y servicios, los cuales serán verificados de conformidad con ellas.

Publicada en el D.O.F. el 22 de diciembre 1995, contiene los siguientes capítulos (se señala su correspondencia con los Anexos de la OACI):

Capitulado de la Ley de Aeropuertos	Anexo OACI
CAP. I. Disposiciones Generales	
CAP. II. De La Autoridad Aeroportuaria	
CAP. III. De Las Concesiones Y De Los Permisos	
CAP. IV. De La Cesión De Derechos	
CAP. V. De La Infraestructura	Anexo 14
CAP. VI. De La Administración	
CAP. VII. De La Operación Y De Los Servicios	Anexo 14
CAP. VIII. De Las Tarifas Y Precios	
CAP. IX. De La Seguridad	Anexo 17
CAP. X. De La Protección Al Ambiente	Anexo 16
CAP. XI. Del Registro Aeronáutico Mexicano	Anexo 7
CAP. XII. Del Seguro	
CAP. XIII. De La Requisa	
CAP. XIV. De La Verificación De Las Sanciones	Programa de Seguridad Operacional

La Ley de Aeropuertos en su Artículo 6 Fracción I, concede a la SICT la facultad expresa de “Planear, formular y establecer las políticas y programas para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional, de acuerdo a las necesidades del país, así como propiciar la adecuada operación de la aviación civil.” En los Artículos 36, 37 y 39 se dictan las disposiciones y condiciones de carácter general de construcción, ampliación, conservación y mantenimiento de los aeródromos civiles especificando que son de utilidad pública. Dentro del artículo 37, elucide que: “La Secretaría por sí, o por cuenta de los concesionarios, previa evaluación y cuando lo considere procedente, efectuará la compraventa o, en su defecto, promoverá la expropiación de los terrenos y construcciones necesarios para la construcción, ampliación y conservación de aeropuertos”.

Artículo 39. “El permisionario de un aeródromo de servicio al público deberá elaborar un programa indicativo de inversiones en materia de construcción, conservación y mantenimiento, en el que se incluyan medidas específicas relacionadas con la seguridad y la protección al ambiente, y hacerlo del conocimiento de la Secretaría”.

En su Artículo 38 dicta que:

“El concesionario deberá elaborar un programa maestro de desarrollo, revisable cada cinco años, el cual una vez autorizado por la Secretaría, previa opinión de la Secretaría de la Defensa Nacional en el ámbito de su competencia, con base en las políticas y programas establecidos para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional y su interrelación con otros modos de transporte, será parte integrante del título de concesión” (2021).

Con tales disposiciones, México cumple con el compromiso señalado por el Convenio de Chicago, en beneficio de la Seguridad Operacional.

El Reglamento de la Ley de Aeropuertos publicada en el D.O.F el 17 de febrero de 2000, complementa y amplía la información contenida en la citada ley. Para ello, hay que recordar que la Ley es de mayor jerarquía que el reglamento, ya que es expedida por el H. Congreso de la Unión (Poder Legislativo) para

reglamentar la vía general de comunicación que se establecen a partir del espacio aéreo y territorio nacional y que se compone con los aeródromos, las aerovías, las ayudas a la navegación aérea, y los servicios que en ellos se brinden para auxiliar la operación de las aeronaves.

También es elemental recuperar lo anteriormente mencionado, en el conocimiento del compromiso asumido por México ante la comunidad internacional para coadyuvar con la estandarización de la norma aeroportuaria, por lo que es considerable que el contexto legal mexicano incumba al internacional y, es por medio del reglamento y las normas básicas de seguridad que puede alcanzarse dicho objetivo.

2.2.2.2. Ley Orgánica del Ejército y la Fuerza Aérea Mexicana

Dicha ley establece que, como una de sus misiones generales, “IV. Realizar acciones cívicas y obras sociales que tiendan al progreso del país” (Art. 1), por tanto, la SEDENA ha construido obras desde hace décadas porque lo ordena la ley. En el caso del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, la obra se le encomendó a la SEDENA, por 4 motivos esenciales: Su probada experiencia y capacidad técnica; su dirección ha permitido lograr los objetivos en tiempo y forma; se trata de una construcción que involucra aspectos de seguridad nacional, y; su actuación se ha definido por evitar prácticas de corrupción.

2.2.2.3. Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación

Tanto la Auditoría Superior de la Federación (ASF), como la Secretaría de la Defensa Nacional, apegándose a la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación, firmaron un convenio, en el cual, se establecen las bases generales y los mecanismos para la participación de la ASF, en el ámbito de su competencia, “en lo concerniente al proyecto de Construcción de un Aeropuerto Mixto Civil/Militar con capacidad de Internacional en la Base Aérea Militar No. 1 (Santa Lucía, Edo. Méx.), su interconexión con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y reubicación de Instalaciones Militares, también conocido como

“Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles”” (Secretaría de la Defensa Nacional, 2020). De acuerdo con la ASF, se busca “coadyuvar a que el proyecto del AIFA atienda el problema relativo a la insuficiente infraestructura en el centro del país, y a que existan las condiciones para la operación del mismo. Cabe señalar que las “recomendaciones se comunicarán a las entidades fiscalizadas, en términos del artículo 39 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación” (De la Rosa, 2022), que a la letra elucide que:

“El Titular de la Auditoría Superior de la Federación enviará a las entidades fiscalizadas, dentro de un plazo de 10 días hábiles siguientes a que haya sido entregado a la Cámara, el informe individual que contenga las acciones y las recomendaciones que les correspondan, para que, en un plazo de 30 días hábiles, presenten la información y realicen las consideraciones pertinentes. Con la notificación del informe individual a las entidades fiscalizadas quedarán formalmente promovidas y notificadas las acciones y recomendaciones contenidas en dicho informe, salvo en los casos del informe de presunta responsabilidad administrativa y de las denuncias penales y de juicio político, los cuales se notificarán a los presuntos responsables en los términos de las leyes que rigen los procedimientos respectivos” (2021).

2.2.2.4. Ley Orgánica de la Administración Federal

Es elemental que, en esta ley señala los diferentes lineamientos para la administración de aeropuertos, únicamente civiles, pero que no administra una parte SEDENA, tal y como lo estipula otra Ley, la de Aeropuertos, que elucidando el artículo 32, la administración corresponde preponderantemente a la SCT: “ARTÍCULO 32. Los aeródromos civiles en donde se preste servicio a aeronaves militares, se sujetarán en lo conducente a esta Ley, sin perjuicio de la coordinación que exista con la Secretaría de la Defensa Nacional y la Secretaría de Marina” (2015).

2.2.3. Tratados y Convenios Internacionales

2.2.3.1. Convenios Internacionales de Aviación Civil

En el caso de México, los aeródromos deben de tener una certificación que tiene como base el 'Procedimiento para la evaluación de conformidad del Anexo 14' (PECA), que hace referencia al Convenio sobre Aviación Civil. De acuerdo con este

procedimiento, establecido por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), “los aeropuertos deben certificar las pistas, calles de rodaje, plataformas, edificios para terminales, estacionamientos, vialidades, hangares, zonas de combustible, sistema de extinción de incendios y la torre de control” (Estañol, 2018).

2.2.3.2. Acuerdo sobre Transporte Aéreo

El actual ATA (Acuerdo sobre Transporte Aéreo) entre México y Estados Unidos, entra en vigor en 2016, teniendo un claro encuadre económico neoliberal, desregulando las restricciones de mercado (pares de ciudades autorizados), el número de aerolíneas designadas (control de acceso) y el control tarifario (regulación del precio). “El nuevo acuerdo extiende las condiciones de liberalización económica que ya existían en México y los EE.UU. en el mercado doméstico, al mercado de servicios binacional, aunque excluyendo explícitamente los servicios de cabotaje, que se mantienen como mercado exclusivo para las aerolíneas nacionales de cada país” (Rico Galeana, 2018).

Lo anteriormente descrito, es una de las políticas públicas en el manejo de la administración pública de México; que a pesar de que AMLO no las aplicó, tiene su respectiva ejecución desde su antecesor, Enrique Peña Nieto, ya que no fue el primer acuerdo que se realizó desde el presente siglo, sino que ya existía un acuerdo bilateral de ambas naciones desde principios de los años 60’s, cuando “firmaron su primer acuerdo bilateral hasta agosto de 1960, al que llamaron Convenio sobre Transportes Aéreos, vigente hasta 2016 y sujeto a seis modificaciones y actualizaciones realizadas en julio de 1970, septiembre de 1988, noviembre de 1991, diciembre de 1997, febrero de 1999 y diciembre de 2005” (Centro de Estudios Internacionales Gilberto Bosques, 2016).

2.2.3.3. Tratados de Bucareli

Cuando el entonces Presidente de México, Álvaro Obregón requería capital para pelear y vencer al constitucionalista Venustiano Carranza en el periodo revolucionario conocido como "La Lucha entre Facciones", se generaron una serie complicada de traiciones, Álvaro Obregón “tomo los recursos de petroleros

norteamericanos mediante un acuerdo que la postre culminaría con los Tratados de Bucareli que resultaron lesivos para el país, donde México se compromete a no desarrollar ninguna industria bélica, Aérea o Marítima por el termino de 75 años” (s.f.).

Esto le afirmaba a los Estados Unidos que México no pudiera constituir ningún tipo de acuerdo con las potencias bélicas del orbe como producto de su preocupación por la invitación que Alemania hizo a México durante la Primera Guerra Mundial de aliarse a esta nación e invadir a la Unión Americana bajo la propuesta de recuperar los territorios robados en la intervención norteamericana de 1847, aun a sabiendas que la política de México era y sigue siendo pacifista o de no intervención.

De igual manera, también se llegó a los siguientes acuerdos:

- Las propiedades agrícolas expropiadas a estadounidenses se pagarían con bonos, si no eran mayores a 1755 hectáreas.
- Las propiedades que rebasaran dicha extensión, el pago sería de inmediato y al contado.
- Se integraría una comisión que se encargaría de revisar las reclamaciones pendientes a partir de 1868; las reclamaciones originadas por la Revolución se resolverían aparte.
- Con relación al petróleo, el Artículo 27 no era retroactivo para los norteamericanos que habían adquiridos sus concesiones antes de 1917, lo que les permitía seguir explotando libremente el hidrocarburo.
- Se firmó la minuta 307 para adiccionarla al tratado de Aguas y Límites de 1944, que obligaba a México a entregar 739 millones 800 mil metros cúbicos de agua a más tardar el 31 de julio de 2001.
- Permite que policías estadounidenses operen en nuestros aeropuertos, convirtiéndolos oficialmente en sucursales de la CIA y el FBI. La lucha antiterrorista es el pretexto del gobierno de Estados Unidos para asumir el control de la política migratoria desde territorio mexicano.

Los Tratados de Bucareli necesitaron de una verdadera validez porque no estuvieron sometidos a la aceptación de los congresos de los dos países firmantes, quedando en un "pacto entre caballeros", que comprometía únicamente a Obregón, pero no a sus sucesores y que finalmente, el gobierno de México fue reconocido por el gobierno de Estados Unidos.

2.2.4. Normas Internacionales

2.2.4.1. Norma Internacional Aeroportuaria

Cada Estado tiene el albedrío y autonomía para legalizar según convenga a sus propios intereses y es, cabalmente esta simetría jurídica de las naciones la que da soporte al principio de soberanía y dentro de éste entorno, de éste ambiente internacional, en el que brota una diversidad de intereses muchas veces contrapuestas, los Estados resuelven sus disconformidades y acuerdan por medio de convenios internacionales que están dedicados a reglamentar bilateral y multilateralmente los intereses que afectan a las competencias de varios Estados. El hecho técnico de la navegación aérea provoque que la aeronave como medio de transporte eminentemente internacional, en unas cuantas horas sobrevuele la jurisdicción de varios Estados y tengan que imponerse, por ende, a varias legislaciones muchas veces diferentes entre sí.

Esto nos lleva a observar la necesidad la navegación aérea de contar con un instrumento multilateral internacional que permita un desarrollo adecuado y sostenido del transporte aéreo internacional. Una de las funciones principales de la OACI es la "elaboración de la norma aeronáutica internacional, misma que está recogida por materia, en 18 Anexos al Convenio de Chicago, cuyo nombre técnico es: Normas y Métodos Recomendados (Standards and Recommended Practices: SARPs o Annexes)" (The Convention on International Civil Aviation, 1974).

Anexo 1: Licencias al personal.

Anexo 2: Reglamento del aire.

Anexo 3: Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

Anexo 4: Cartas aeronáuticas.

Anexo 5: Unidades de medida que se emplearan en las operaciones aéreas y terrestres.

Anexo 6: Operaciones de aeronaves.

Anexo 7: Marcas de nacionalidad y de matrículas de las aeronaves.

Anexo 7: Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves. Anexo 8: Aeronavegabilidad.

Anexo 9: Facilitación.

Anexo 10: Telecomunicaciones aeronáuticas. Anexo 11: Servicios de tránsito aéreo.

Anexo 12: Búsqueda y salvamento.

Anexo 13: Encuestas de accidentes de aviación.

Anexo 14: Aeródromos.

Anexo 15: Servicios de información aeronáutica. Anexo 16: Protección del medio ambiente.

Anexo 17: Seguridad.

Anexo 18: Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

2.2.4.2. Normas Oficiales Mexicanas (NOM's)

Las normas oficiales mexicanas (NOM'S) han marcado en el último decenio una gran envergadura en nuestro ordenamiento jurídico; como si antes no se hubiesen reglamentado cuestiones técnicas.

La realidad es muy desigual, ya que, al ejecutar una investigación sobre los preceptos jurídicos vigentes en el sistema jurídico mexicano, se ha notado, se ha reflejado que éstas se ubican en por lo menos desde los años veinte. Lo cierto es que, en las últimas décadas, estos modelos de disposiciones han abundado en todos los ambientes con variadas finalidades y regulando situaciones muy distintas. Una gran semejanza entre las principales normas técnicas y las actuales es que las más vetustas fueron expedidas por el Presidente de la República, en uso de la

facultad reglamentaria prevista en el Artículo 89, fracción I, de la Constitución Política.

Lo que llama la atención es que entretanto que no habiendo leyes que normalizaran a las hoy denominadas NOM'S, éstas fueron remitidas con fundamento en una disposición constitucional. Sin embargo, el acto de que las correlaciones jurídicas modernas sean cada vez más complicadas y de que el Presidente "no pueda ejecutar de forma personal todos los actos que puedan "proveer a la exacta observancia de las leyes en la esfera administrativa", ha demostrado el menester de que la Administración Pública Federal lo socorre en su trabajo" (Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 2017).

La multiplicación de NOM'S han hecho una cantidad poco adaptable de disposiciones jurídicas generales que cumplen con un sinnúmero de intenciones. Esta superabundancia de NOM'S no solo se transforma en un óbice a la certidumbre de las relaciones jurídicas, sino que, como política regulatoria, es opuesta al programa de desreglamentación vigente. Por lo mismo, su misión es y puede ser la de reglamentar disposiciones de ley, puede instaurar obligaciones a los particulares, y adjudicar derechos o permisos; solamente puede aludirse a obligaciones previstas en leyes y reglamentos y especificarlas.

Respecto de la fabricación de las NOM'S, el artículo 40 indica el objeto sobre el cual éstas pueden versar. Las llamadas finalidades no son sino las materias que pueden ser reguladas conforme al procedimiento de NOM'S, y se refiere a aquellas especificaciones o características de productos y procedimientos y servicios; a las relacionadas con información, "cuando pueda existir un riesgo para la seguridad de las personas, que puedan dañar la salud humana, animal o vegetal, el medio ambiente general y laboral, los recursos naturales" (Secretaría de Economía, s.f.). A lo largo de las 18 Fracciones del Artículo 40, dos de las cuales fueron derogadas con la pasada reforma, se prueba que la razón de ser de las NOM'S es regular aspectos con gran precisión, con la intención de proteger a las personas en su salud, vida y el mundo en el que viven.

2.3. Aeropuerto Internacional del Valle de México “Benito Juárez”

2.3.1. Antecedentes

El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México ha tenido distintas denominaciones en el transcurso de sus más de 5 décadas oficiales de operación, reconociéndosele como Puerto Aéreo Central de la Ciudad de México, Aeropuerto Central de la Ciudad de México, Aeropuerto de México, Aeropuerto Benito Juárez y el actual, Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México (AIBJCM).

Se remonta la historia del actual aeropuerto, desde 1910, en tiempos de la Revolución Mexicana, cuando por los llanos de Balbuena, Alberto Braniff, realiza sus primeros vuelos, para 1 año más tarde, el entonces Presidente de la República, Francisco I. Madero, realiza otro vuelo en dichos llanos; y posteriormente en dichos llanos, por decreto del presidente Venustiano Carranza en el año de 1915, se crea la primera aviación militar. Tan avanzado y con un desarrollo notable fue la aviación militar y civil, que en 1928, “se inició la construcción de la primera terminal para la aviación civil; el “Puerto Aéreo Central” en las afueras de la ciudad, en el mes de febrero de 1929 la nueva terminal empieza a proporcionar normalmente los servicios, y hasta fines de ese año oficialmente entra en operación” (AICM, 2015).

En 1939, se inaugura formalmente el Puerto Aéreo Central de la CDMX, quedándose a cargo de la obra civil la SCOP, con la colaboración de Mexicana de Aviación en materia de aviación civil, y dar paso a su ampliación otros 10 años (1949). Por decreto del entonces mandatario Adolfo López Mateos, en 1963 recibió el nombre oficial de Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, consiguiente a ello, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, 2 años después, queda a cargo administrativamente del mismo.

En dicho año, El DOF, publicó el decreto constitutivo del organismo público descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, que desde entonces conocemos por sus siglas de ASA, asignándosele “la responsabilidad de operar, administrar y conservar todos los aeropuertos civiles de la República los cuales pasaban a formar parte de su patrimonio, ya que todos los que no eran federales habían sido adquiridos previamente por el Gobierno de la República” (AICM, 2015).

En el año 2002, se tomó la decisión de construir un nuevo aeropuerto; sin embargo, por problemas sociales se canceló el proyecto y en 2004 se inició la construcción de la Terminal 2 (T2), con lo que, aunado a las mejoras de la Terminal original (T1), se incrementó la capacidad en 12 millones de pasajeros anuales adicionales, alcanzando una capacidad máxima de 34 millones de pasajeros al año.

2.3.2. Problemas de Saturación del Actual Aeropuerto

“La saturación del AICM data de hace –al menos– 35 años, por lo que no es culpa de este sexenio, ni del pasado, ni del anterior. Ha habido varios intentos por resolverlo, pero han sido erráticos porque no hay un plan transexenal” (TEC Review, 2022). A lo largo de los años, se han puesto en marcha diversas acciones para disminuir la saturación, como el desarrollo de nuevas calles de rodaje y plataformas, la ampliación de la terminal original (Terminal 1) y la construcción de una nueva terminal (Terminal 2), junto con un sistema más eficiente para el Control de Tráfico Aéreo (CTA). Sin embargo, no han sido suficientes. En 2014, el AICM emitió una declaratoria de saturación, por lo que la terminal aérea capitalina se iba a cambiar a Texcoco donde ya estaba en obras el nuevo aeropuerto. Sin embargo, en 2018 la administración de Andrés Manuel López Obrador lo canceló y comenzó el proyecto del AIFA.

Uno de los principales problemas es la saturación del espacio aéreo. La capacidad de operación tiene que ver más con el espacio aéreo que con el espacio en tierra. Cuando se satura, “lo que hace Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), es poner a los aviones en un patrón de espera, los van formando para que vayan aterrizando y cuidan también a los que despegan, señala Luis Antonio Aragón, gerente del Centro de Control Operativo del AICM” (TEC Review, 2022). La saturación no solo implica mayores precios, sino también mayor riesgo para la seguridad de los pasajeros, tripulaciones, personal del aeropuerto y también para los vecinos de las zonas aledañas, explica Jesús Carrillo, director de Economía Sostenible del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO).

La saturación del AICM es prácticamente un hecho y se notó retrasado un poco por las crisis que transcurrieron años anteriores y las medidas que se habían

aplicado antes como la de mandar vuelos al aeropuerto de Toluca, la combinación de estos dos hechos hizo que se necesitara mandar de nuevo más vuelos a la Ciudad de México “para reactivar la economía del aeropuerto, pero como actualmente la situación global y en el país se encuentra estable se llegó al punto en donde la capacidad del aeropuerto está casi a su máximo que es de 32 millones de pasajeros, cuando el año pasado se movieron poco más de 31 millones y medio” (Arellano, et al., 2022).

Luego de la cancelación del NAIM en 2019 por la Consulta Popular, un proyecto que buscaba dar solución a la saturación del actual AICM y que eventualmente lo sustituiría, en su lugar comenzó la reconfiguración del Aeropuerto militar de Santa Lucía como terminal comercial. Así, “el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) quedará abastecido con la más alta tecnología para ofrecer la mayor seguridad en las operaciones aéreas, al promover el crecimiento futuro del tráfico aéreo en el Valle de México, tanto para los pasajeros como para las mercancías, con un horizonte de más de 50 años”, según la SCT.

Hasta la fecha, no se han cumplido los objetivos del rediseño del espacio aéreo, resultando ser ineficiente y muy costoso porque el motivo más importante, que fue la edificación del AIFA, ha representado una inversión de 74 mil millones de pesos y solo 3 aerolíneas han confirmado que volarán hacia él, tal y como lo comenta la especialista María Larriva, la primera controladora de Tráfico Aéreo en México; ““Ellos (Gobierno de México) ofrecieron rutas más cortas, ahorros de combustible, descensos continuos y optimización del espacio aéreo, pero nada de eso ha sucedido”, dice” (Martínez, 2022)

No obstante, surgen todavía algunas dudas con relación a su puesta en operación, tal y como lo elucidó Jesús Carrillo, director del IMCO: “No estamos seguros de lo que está pasando en Santa Lucía, creemos que no hay suficiente información pública para saber exactamente qué va a pasar, siguen las dudas sobre la infraestructura del aeropuerto en términos técnicos, tecnológicos y de digitalización”. Así, la solución a la saturación no se ve en el corto plazo, ni en los próximos cinco o 10 años una vez iniciada la operación de Santa Lucía, cuya

primera fase arrancará en marzo próximo. María Larriva afirma que para 2022 la situación del AICM empeorará y será más ineficiente: cuando el AIFA esté terminado y las restricciones de vuelo por la pandemia de COVID-19 se relajen.

2.3.3. Políticas Públicas sobre el actual Aeropuerto en el sexenio de AMLO

Dentro de las Políticas Públicas que la Administración del Presidente Andrés Manuel López Obrador contempló respecto al actual Aeropuerto Internacional Benito Juárez fue entre muchas cosas, la reducción considerable de un 30% de sus operaciones, con palabras del Subsecretario de Transportes, Rogelio Jiménez Pons, para “trasladar ese porcentaje de operaciones a Santa Lucía en un periodo de entre dos o tres años, es decir, hacia el final del sexenio del presidente Andrés Manuel López Obrador, y se completaría la migración de los vuelos” (Munguía, 2022). Explicó que no se obligará a las líneas aéreas a trasladar sus operaciones al AIFA, sino que se les atraerá, por medio de los posibles incentivos en combustibles y en cuotas aeroportuarias, que se encuentran a discusión con PEMEX y la SCHP, teniendo como un claro propósito para dicha administración, el lograr que Santa Lucía tenga vuelos y pasajeros, ya sea a través de la demanda que se genere en las comunidades alrededor del aeropuerto o del flujo de pasajeros que provendrán del AICM.

Debido a los problemas de saturación que el AICM está enfrentando, otra de las políticas públicas que ha tomado éste sexenio, es el ordenar al concesionario del aeropuerto –que es el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, propiedad del gobierno– a realizar las acciones necesarias para garantizar su óptima operación y brindar seguridad a los pasajeros. En el anuncio realizado, en dicho ámbito, el gobierno indica que “se debe llevar a cabo la revisión y en su caso la modificación de las bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el aeropuerto” (Munguía, 2022).

2.3.4. Presupuesto aplicado al AICM 2019-2021

En el año 2019, el ejercicio pagado de Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (AICM), de acuerdo a lo plasmado en el Presupuesto de Egresos de la Federación de dicho año, “fue de 8,510,917.2 millones de pesos, cifra

superior en 5.7% con relación al presupuesto aprobado, debido principalmente al ejercicio presupuestario en el rubro de Gasto de Inversión 100.0%” (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 2019).

Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México S.A. de C.V.			
Estado del ejercicio del Presupuesto de Egresos por Función de Ene-19 al Dic-19 (Pesos)			
Fuente de Financiamiento	Descripción	Presupuesto de egresos aprobado	Gasto Pagado
1.3	Coordinación de la Política de Gobierno	13,524,770.00	12,936,897.15
3.5	Transporte	8,041,361,320.00	8,078,587,744.41
	Total	8,054,886,090.00	8,091,524,641.56

2

De acuerdo a datos oficiales de la Cuenta Pública del año 2020, ejercida por la Secretaría de Hacienda Y Crédito Público (SHCP), “el presupuesto pagado de Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (AICM) fue de \$5,295,898.9 MXN, cifra inferior en 53.5% con relación al presupuesto aprobado. Este comportamiento se debió principalmente al menor gasto pagado en los rubros de Gastos de Operación (55.6%) y de Gasto de Inversión (52.6%)” (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 2020). Dicho Presupuesto, asignó 2 mil 776 MDP para dar continuidad a las obras del AICM del 2019, “la edificación de la Terminal 3 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, proyecto que se planteó para solucionar la saturación del inmueble, se quedó sin recursos asignados para este año, de acuerdo con el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF)” (Flores, 2020).

² Presupuesto de Egresos por función en el periodo Enero – diciembre de 2019. Fuente: <https://www.aicm.com.mx/Obligaciones/SEVAC/GP/EPyP/B35EstadoAnaliticodelPresupuestoClasificacionFuncionalAICM-DIC-19.pdf>

Hacienda inscribió en la Cartera de Inversión del PEF 2020 el programa "Estudios de preinversión para la construcción de la Terminal 3 en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México", los cuales "tendrían un costo de 698 millones 275 mil pesos, de los cuales, en 2020 se ejercerían 114 millones de pesos" (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 2019). Sin embargo, en el PEF no se les asignaron recursos presupuestales a los estudios de preinversión, que serían el primer paso indispensable por la Ley para comenzar la construcción de cualquier obra pública financiada con dinero federal.

El Proyecto del Presupuesto de Egresos de la Federación (PPEF) para el año 2021, se contempló un monto estimado de 803,712,139 MXN, de acuerdo con el documento entregado en la víspera por el Gobierno federal. Ahí mismo se detalló que el capital se empleará para cuatro obras. La 1ra, el mantenimiento a realizar sobre las pistas 05R-23L y 05L-23R, que incluyen, los trabajos de corte en frío de la carpeta asfáltica existente que debe restituirse para subsanar zonas agrietadas y deformadas, carga y acarreo de material de carpeta asfáltica por medios mecánicos; limpieza de las fisuras del pavimento extrayendo el pasto, tierra y sopleteando con aire comprimido hasta dejar la superficie sin obstáculos; reposición de carpeta asfáltica con el espesor requerido; suministro, colocación, tendido y fijación de malla tipo Geotextil, se aplicará el riego de liga de rompimiento rápido, para después colocar la capa de concreto asfáltico. Esto con un presupuesto estimado de 315,128,152 pesos. La segunda es la "rehabilitación de infraestructura sanitaria, equipamiento y redistribución de todos los baños en ambas terminales del AICM, 100 núcleos, además de la construcción de 2 nuevos núcleos sanitarios. Esto con un presupuesto estimado de 52,849,956 pesos" (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 2021).

La tercera, con un presupuesto de 319,621,041 pesos, es la obra de reubicación y rehabilitación de las instalaciones de la Secretaría de la Defensa Nacional y Secretaría de Marina, ubicadas en el AICM, hacia otra superficie dentro del mismo polígono del aeropuerto, de acuerdo con el documento para "satisfacer las necesidades de operación de estas secretarías, mejorando su eficiencia". En tanto que, la cuarta obra, con un valor de 116,112,990 pesos, consiste en

“el mantenimiento mediante reencarpetamiento de la Calle de Rodaje Delta, considerando trabajos esenciales como corte en frío de la carpeta asfáltica existente; limpieza de fisuras extrayendo el pasto, tierra y sopleteando con aire comprimido hasta dejar la superficie sin obstáculos; reposición de carpeta asfáltica; teniendo en cuenta las pendientes necesarias para facilitar la evacuación del agua” (García Morales, 2020).

2.4. Aeropuerto Internacional de Texcoco

El Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM), en un principio el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM), fue una edificación que se pretendía su desarrollo en el oriente del Estado de México, en específico comprendiendo los municipios de Texcoco, Atenco, Ecatepec, Chimalhuacán y Nezahualcóyotl. La superficie que abarcará será de 4,431.16 hectáreas, la cuales forman parte de la reserva federal en lo que era el Lago de Texcoco (Moreno, et al., 2018). . Se trató de una obra arquitectónica que estaba a ser destinada a convertirse en uno de los tres aeropuertos más grandes del mundo solo detrás de los aeropuertos London Britania y el Nuevo Aeropuerto de Estambul. De acuerdo con datos del periódico El Universal (en su formato digital) (2014) “la Secretaría de Comunicaciones y Transportes contó con los derechos para utilizar las más de 4 mil 431 hectáreas del inmueble federal denominado ex vaso Lago de Texcoco, ubicado en los municipios de Texcoco, Atenco y Ecatepec, en el Estado de México”



3

2.4.1. Antecedentes

En 2001, durante el mandato del Presidente Vicente Fox, el gobierno seleccionó el sitio de Texcoco para la construcción del aeropuerto, debido al escaso uso agrícola del páramo texcocano, a la propiedad federal de parte de los terrenos, la lejanía del sitio de Tizayuca (que se encuentra más cerca de la ciudad de Pachuca que de la Ciudad de México), a una menor población y expansión urbana asociada y a un impacto ambiental similar en ambos sitios. Tal proyecto se canceló en el 2002, debido a inconformidades con ejidatarios de San Salvador Atenco, en el Estado de México, que “rechazaron un decreto expropiatorio por el valor registrado ante catastro por sus tierras y a la muerte de un opositor al proyecto debido a golpes recibidos durante un enfrentamiento con la Policía Federal Preventiva” (La Jornada, 2002).

El 3 de septiembre de 2014, el Gobierno Federal del entonces Presidente Enrique Peña Nieto anunció la edificación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) en los terrenos del antiguo lago de Texcoco, con el propósito de resolver la problemática de saturación aeroportuaria del país y así

³ Figura 1, Ubicación del NAIM respecto a los municipios en lo que se asentó. Con base en El Universal (2014)

llevar la conectividad aérea de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) a su máximo potencial. Posteriormente, dos años después, en 2016, el Arquitecto Maestro, el Ingeniero Civil Maestro y la Gerencia del Proyecto, en alianza con las diversas firmas contratadas y con las entidades gubernamentales involucradas, trabajaron intensivamente, uniendo esfuerzos para diseñar los componentes de infraestructura más importantes y así trazar la ruta que diera inicio a las operaciones del NAICM.

2.4.2. Presupuesto Aplicado

El presupuesto aplicado para la edificación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, se destinó en 93,204.0 MDP, tal y como lo publicó la Auditoría Superior de la Federación

Concepto	Total
Inversión ejercida en la construcción del proyecto por dependencia y entidades	12,665.0
Inversión ejercida en la construcción del proyecto por GACM	66,754.9
Terminación Anticipada de los contratos por GACM	13,784.1
TOTAL	93,204.0

4

El entonces titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Gerardo Ruiz Esparza, aseguró a través de Twitter, que el presupuesto original para la edificación del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) se mantiene en 13 MMDD, explicando que “la ampliación del proyecto, la depreciación del peso ante

⁴ FUENTE: Cuentas Públicas de 2015 al 2019; Adecuaciones Presupuestarias; relaciones de recursos aplicados por la Comisión Nacional del Agua, y por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. “Conciliación entre Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V., y BANOBRAS S.N.C., de los pagos ejercidos a través del Fondo Nacional de Infraestructura” del 1 de Enero del 2015 al 31 de Diciembre del 2019, contratos, estimaciones oficios de instrucción de pago, Comprobantes Fiscales Digitales por Internet y transferencias bancarias del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (BANOBRAS), y de Nacional Financiera, S.N.C., y base de pagos con recursos de los fideicomisos 80726 y del Fondo Nacional de Infraestructura.

NAICM: Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en Texcoco

GACM: Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A. de C.V.

Gráfica elaborada por la Auditoría Superior de la Federación. Fuente: https://www.asf.gob.mx/uploads/5210_NAICM/NAICM.pdf

el dólar y el aumento del costo de los materiales ha provocado que el costo del NAIM se haya actualizado proporcionalmente de 169,000 millones de pesos a 285,000 millones, pero en dólares se mantiene en 13,300 millones de dólares, que es el presupuesto original” (Redacción El Economista, 2018). En uno de los documentos entregados al propio equipo de transición del Presidente electo en julio del 2018, ya se reconocía, que faltaba por fondear el monto documentado anteriormente, pero también estableciendo que para no ejecutar recursos fiscales “se podría recurrir al mercado privado”, y asegurando el actual Presidente Andrés Manuel López Obrador que “hace unos cuantos días, el fideicomiso del NAIM tuvo una reunión en la que “presentaron un estado de cuenta” y “están solicitando 88 mil millones de pesos del presupuesto público. “Esto no es posible, nosotros no podríamos financiar esto. Se hablaba de que no se iban a necesitar estos fondos” (Belmont & Venegas, 2018).

El financiamiento privado del NAICM se ha conseguido por medio de la emisión de bonos garantizados por los ingresos obtenidos por la Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA). La primera etapa (2016) de financiamiento radicó en la adquisición de líneas de crédito revolvente por 3 mil millones de dólares. La segunda etapa (2017) estribó en la emisión de bonos a 10 y 30 años por 6 MMDD y la supresión del financiamiento obtenido en la primera etapa, a causa de las mínimas tasas de interés pagadas por los bonos de la segunda etapa. La tercera etapa (2018) de financiamiento consistió en Fideicomisos de Infraestructura y Bienes Raíces (FIBRA), que obtuvo 30 MMDP de inversionistas institucionales. Los flujos financieros del NAICM están organizados de forma tal que los remanentes del aeropuerto producirán para el gobierno federal beneficios superiores a 1000 MDD anuales en la década de 2030.

2.4.3. Edificación

La edificación o construcción del nuevo aeropuerto comenzaron en septiembre del 2015, con trabajos de preparación del terreno que incluían obras masivas de mejoramiento del suelo para controlar los hundimientos del sitio.

Dicha construcción estuvo inmersa por completo en su fase de construcción. Se tuvo un avance del 100% del hincado de los pilotes de cimentación de la Torre de Control, el Edificio Terminal y el Centro de Transporte Terrestre; de igual manera se concluyó la cimentación de la barda y camino perimetral, los caminos temporales internos, el drenaje pluvial temporal, la limpieza y nivelación del terreno y el campamento de obra. Las pistas 2 y 3 llevaron un avance de 60% y se habían colado más de 430 losas de cimentación del Edificio Terminal, lo que representó 50 por ciento. El Nuevo Aeropuerto se tenía que requerir en su operación de accesos funcionales para asegurar el traslado eficiente de los usuarios y el movimiento de mercancías de la Terminal de Carga.

Se tenía de igual manera que asegurar la funcionalidad hidráulica y el saneamiento de la zona lacustre del ex lago de Texcoco. Para evitar que se generaran inundaciones, el proyecto examinó la ampliación y levantamiento de nueve cuerpos de agua, con lo que se triplicaría la capacidad de regulación actual. También, se restaurarían 13 cauces para mejorar el funcionamiento hidráulico. El Nuevo Aeropuerto previó también importantes obras para el saneamiento de los ríos del oriente del Valle de México. Esto incluyéndose el entubamiento y construcción de túneles para renovar el sistema de conducción, así como la construcción de 22 plantas de tratamiento de aguas residuales y la rehabilitación de otras dos.

2.4.4. Cancelación

El presidente Andrés Manuel López Obrador anunció que el proyecto del NAIM de Texcoco se cancelaría en favor de un proyecto de ampliación y modernización del actual AICM y de la construcción de dos pistas en la base aérea militar de Santa Lucía; tal decisión no fue ratificada legalmente cuando tomó posesión el 1 de diciembre de 2018.

Tras la publicación de los resultados de la consulta, el GACM emitió un comunicado en el que aseguró que “los trabajos en el NAICM continuarían, respetando los contratos y compromisos adquiridos durante la administración del expresidente Enrique Peña Nieto” (Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, 2018). La Auditoría Superior de la Federación (ASF) dio a conocer que cancelar el

Aeropuerto Internacional de Texcoco tuvo un costo de 113 mil 327 millones de pesos. Fue a inicios del 2021, y tras dar la primera versión de la Revisión de la Cuenta Pública 2019, “la ASF informó que cancelar el Aeropuerto Internacional de Texcoco había costado cerca 332 mil millones de pesos; sin embargo, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público acusó que el informe tenía muchos errores” (Redacción Publímetro, 2022).

De acuerdo a los periodistas Salvador García Soto y Lourdes Mendoza, quienes citaron la auditoría 1394-DE a la Cuenta pública 2019 (versión preliminar), “afirmaron que el monto reportado del año pasado no se trata de la cifra real. Ambos comunicadores aseguran que el costo total de la cancelación del proyecto ‘Nuevo Aeropuerto Internacional de Texcoco’ fue de 465 mil millones de pesos” (Redacción Publímetro, 2022). García Soto, mencionó que el monto de la cancelación es aún mayor, pues se debe recordar también los 100 millones de pesos que invirtió el Gobierno Federal en la construcción del nuevo Aeropuerto.

2.4.5. Consulta Popular

Un tema que también se elucidó en las entrevistas de los medios de comunicación de todo el país, fue la consulta pública referente a la construcción o adecuación del aeropuerto de Santa Lucía, opción alterna junto con la modernización del AICM Benito Juárez y el Aeropuerto Internacional de Toluca. En el caso de la opción de un nuevo Aeropuerto Internacional dentro del Perímetro Militar de Santa Lucía, ubicado en Zumpango; junto con el Aeropuerto Internacional Benito Juárez, existe un debate, una discusión sobre la eficiencia de su capacidad de operación simultánea, ya que con las actuales rutas aéreas que sirven a estos aeropuertos, “los aviones en vuelo coincidirían en el área de San Mateo, sin embargo, se argumenta que con un posible rediseño del espacio aéreo y una posible relocalización de este faro, al igual que con el uso de nuevas tecnologías, esta opción es viable” (Foro Consultivo, 2018).

Respecto a la consulta nacional, algunos participantes comentaron lo siguiente:

“ . . . no creo que a estas alturas se pueda echar abajo la inversión que ya hay por la construcción del aeropuerto, finalmente los costos económicos de las inversiones de las compañías y demás costos y compromisos económicos a nivel internacional si todo esto se truncara, México a través de los impuestos los solventaría, aunque a estas alturas yo no sería partidario de echar abajo el proyecto pero sí sería conveniente la opción de dividir el aeropuerto para nivelar la carga del actual” (Genaro).

Otro entrevistado comentó lo siguiente:

“ . . . para mí la encuesta es una burla, porque el pueblo no va a decidir por eso, es una verdadera tontería, que la gente piense que porque se va a encuestar se construya o no; se va a construir, hay invertido mucho dinero y lo único que quiere [Andrés Manuel López Obrador] es hacerle pensar a la gente que sí está tomando en cuenta su punto de vista, pero eso no es cierto, porque tú escuchas comentarios de gente experta referente a todo lo discutido y dicen que es viable realizarlo ahí” (Guillermina).



5

En entrevista con Ciro Murayama y con Claudia Zavala, ellos coinciden en que la propuesta que anunció el entonces secretario de Comunicaciones y Transportes, Javier Jiménez Espriú, de ejecutar ese tipo de consulta ciudadana a finales de octubre del año 2018, es complicado porque así no lo establece la Constitución, arguyen que “Este órgano constitucional autónomo (INE) tiene sus atribuciones

⁵ Uso del Aeropuerto de Santa Lucía, como opción alterna al NAIM, (Hernández, 2018).

definidas desde la Constitución y desde la ley, poder hacer consultas locales o incluso federales fuera del día de una jornada electoral no está previsto” (Forbes Staff, 2018).

Hay muchos actores políticos, en este caso, el ministro de la SCJN, José Ramón Cossío, que consideran que la cancelación de la construcción del aeropuerto de Texcoco no fue un acto jurídico, sino político, por lo tanto, no se pueden promover amparos, y fue más allá al afirmar que el presidente electo carece de facultades constitucionales para ordenar la cancelación:

“El presidente electo no tiene ninguna facultad en nuestro orden constitucional. Hay que recordar que el artículo 16 de la Constitución dice que nadie puede ser molestado en sus papeles, posesiones o derechos sin un mandamiento escrito por la autoridad competente que funde y motive la causa legal de la acción” (Sánchez Cano, 2018).

En lo que compete a la consulta popular que "sustentó" la determinación de la cancelación de la magna obra en Texcoco, tampoco tuvo los sustentos legalmente demostrados, ya que el organismo encargado de elaborar dichos sufragios populares es el Instituto Nacional Electoral conforme a lo establecido en el artículo 35 de la Constitución, en donde se establece que:

“las consultas populares sobre temas de trascendencia nacional se sujetarán a: 1) ser convocadas por el Congreso de la Unión a petición de: 1) el Presidente de la República; 2) el equivalente al 33% de los integrantes de cualquiera de las Cámaras del Congreso de la Unión; o 3) los ciudadanos, en un número equivalente, al menos, al 2% de los inscritos en la lista nominal de electores. Agrega que la petición deberá ser aprobada por la mayoría de cada cámara del Congreso de la Unión. Cuando la participación total corresponda, al menos, al 40% de los ciudadanos inscritos en la lista nominal de electores, el resultado será vinculatorio para los poderes Ejecutivo y Legislativo federales y para las autoridades competentes” (Sistema de Información Legislativa, 2022).

Alrededor de 310,463 personas votaron por proseguir con la construcción del aeropuerto de Texcoco (el 29%), y 747 mil votaron a favor de la nueva edificación del Nuevo Aeropuerto de Santa Lucía (69%), de acuerdo con los registros de 98.18% de las casillas instaladas; 2 mil 722 votos fueron anulados. En tanto el Partido Acción Nacional (PAN) acreditó a dicha consulta como una simulación, pues afirmaron que solo se llevó a cabo “para legitimar una decisión que ya estaba

tomada. Rechazamos tajantemente esta burla hacia todos los mexicanos y esta manipulación” (Redacción Animal Político, 2018).

El entonces ganador de los comicios del 2018, Andrés Manuel López Obrador amparó la opción de edificar dos pistas adicionales en lo que ahora es el ya Nuevo Aeropuerto Felipe Ángeles, comprendiendo la Base Militar de Santa Lucía para complementarse con el actual aeropuerto, Benito Juárez, cuyo aforo ya se ve excedida por la demanda de usuarios, porfió por Santa Lucía, aunque su propio equipo examinó que hacían falta estudios para consolidar su factibilidad, y especialistas indicaron que no tenían toda la información suficiente y veraz sobre el proyecto, ya que se mantenía esto en una etapa “conceptual”.

2.4.5.1. Antecedentes de la Consulta Popular

Durante las campañas electorales en el marco de las elecciones federales de México de 2018 el candidato Andrés Manuel López Obrador promovió la iniciativa de “expandir la actual base aérea de Santa Lucía en lugar de continuar con la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México” (Redacción, 2018). Se han comenzado múltiples debates al respecto, desde lo político “si dicha consulta es constitucional o vinculante hasta la viabilidad técnica de dicho proyecto que ha sido cuestionada debido a que la zona de construcción del Nuevo Aeropuerto se encuentra en el Lago de Texcoco” (Chávez & Ortega, 2018).

En el estudio “*Conclusiones sobre la Factibilidad del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en el Lago de Texcoco*”, desde el Punto de Vista Hidrológico, en el que apunta que “dicha zona presenta hundimientos acelerados que van de los 13 a los 20 centímetros por año y es altamente riesgosa por la presencia de tormentas de fuerte intensidad que provocan inundaciones” (Redacción AN, 2013).

Conclusión

En resumen, para edificar una obra aeroportuaria en México, se tiene que sustentar legalmente en los artículos 27, 73 y 115 de la Constitución Política, en la Ley de Aeropuertos, la Ley Orgánica de la Administración Federal, la Ley de Fiscalización

y Rendición de Cuentas de la Federación en el caso de transparentar el ejercicio del gasto público para su construcción, y la Ley Orgánica del Ejército y la Fuerza Aérea Mexicana. Por otro lado, el actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez, uno de los primeros en edificarse en nuestro país ha tenido muchos problemas en su funcionamiento, entre las más importantes están: el tráfico aéreo, que compromete no solo a las aerolíneas que establecen sus servicios, sino a los pasajeros que recurren a ellos, y para aminorar el problema, durante el gobierno del Presidente Enrique Peña Nieto, se había planteado la construcción de un nuevo aeropuerto, ubicado en la Zona Federal del Lago de Texcoco, en Atenco, Estado de México.

Dicha construcción tuvo su antecedente a principios del Siglo XXI, en el sexenio del entonces Presidente Vicente Fox, con el planteamiento de edificar uno nuevo causando un descontento de la población de Atenco por el decreto de expropiación indebida de tierras y ejidos en los que tendría lugar dicho aeropuerto. Este aeropuerto comenzó su edificación en septiembre de 2015, estimándose una fecha de término contemplada para octubre del 2021, pero para el 2018, Andrés Manuel López Obrador propuso durante su campaña presidencial, una consulta popular para determinar si la gente opta por proseguir con dicha obra en Texcoco, o cancelarla y aprovechar los terrenos de la Base Militar No.1 de Santa Lucía en Zumpango, Estado de Mexico para construir uno nuevo. Ganando las elecciones, se elaboró una Consulta Popular elaborado por un consejo ciudadano conformado por académicos y organizaciones, entre ellas la Fundación Arturo Rosenblueth, optando por la edificación del NAIFA y la cancelación del NAICM, sin regulación sustentada plasmada en la Ley Federal de Consulta Popular que establece que solamente el Instituto Nacional Electoral tiene los instrumentos y atribuciones competentes para la ejecución de este ejercicio democrático.

Capítulo 3. Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México “Felipe Ángeles”

3.1. Introducción

El propósito a llegar de éste último capítulo, es el cómo se desarrolló la formulación de la política pública durante la Presidencia de Andrés Manuel López Obrador, de la edificación del Nuevo Aeropuerto Felipe Ángeles, comprendiendo los terrenos de la anterior Base Militar Santa Lucía, los antecedentes de dicha obra, la Adopción de la Decisión de la aplicación de dicha política, su implantación y por último la evaluación de la misma. También se elucidará acerca de lo que se tiene contemplado de su puesta en marcha, esto por el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, y por último el Presupuesto asignado a ello.

Es de gran importancia el mencionar que, en conjunto con diversas empresas, dependencias y organismos nacionales e internacionales se pretende dar cumplimiento a la normativa internacional de la Organización de Aviación Civil (OACI), “de la cual México es un estado miembro, para la autorización y certificación del aeropuerto por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), garantizando en todo momento la seguridad de los pasajeros y habitantes de la zona, así como al cumplimiento de estándares, normas y legislación nacional en materia ambiental, de seguridad y jurídica, entre otras” (Gobierno de México, 2019).

Luego de oficializar la cancelación del NAICM en Texcoco, el 29 de abril de 2019 el presidente Andrés Manuel López Obrador dio el banderazo de inicio a los estudios y trabajos preliminares para la edificación del Aeropuerto Internacional Civil y Militar ‘General Felipe Ángeles’, en la BAM Número 1, Santa Lucía. Dicha BAM, al momento del anuncio de construcción del AIFA, contaba con una pista de 3 mil 450 metros de longitud y 75 metros de ancho, y una superficie de 2,331.45 hectáreas de propiedad federal.

3.2. Antecedentes

La Base Militar No. 1 Santa Lucía, se realizó en los terrenos de la Ex Hacienda de Santa Lucía, fundada en 1576 por el doctor jesuita Pedro Sánchez.

En 1769, después de la expulsión de los jesuitas de la Nueva España y hasta 1811, esta Hacienda fue propiedad de Pedro Romero de Terreros, quien es conocido por contribuir a la solución de problemas económicos de los habitantes de la Nueva España a través del “Sacro y Real Monte de Piedad de Ánimas” (hoy conocido como Nacional Monte de Piedad). Años más tarde, la hacienda pasó a manos del Gobierno del Estado de México, quien cedió los terrenos para la construcción de la Base Militar.

A principios del Siglo XIX, la hacienda fue fraccionada y vendida a particulares, quienes abandonaron el lugar durante los conflictos armados del siglo XIX y XX. En las décadas de 1920 y 1930, por decreto presidencial, se afectaron diferentes predios (fincas) pertenecientes a esta hacienda, dotando a varios pueblos de tierra, que se constituyeron en ejidos. El Campo Aéreo Militar que se encontraba en Balbuena necesitaba reasentarse debido al abandono, deterioro y al crecimiento de la mancha urbana que absorbió los terrenos anexos. “Santa Lucía fue la mejor opción para realizar este cambio, por lo que la Base Aérea Militar No. 1 fue inaugurada el 24 de noviembre de 1952. Aunque no fue hasta el 1 de septiembre de 1983 que cambió su nombre oficialmente a “Base Aérea No. 1 General Div. P. A. A. Lezama Álvarez” (Transponder 1200, 2021).

“Durante sus 200 años de vida como hacienda, funciono como centro administrativo del Colegio Máximo de San Pedro y San Pablo, acumulando por lo menos 2,727 kilómetros cuadrados de tierras en las cuales se desarrollaron actividades productivas de diversa índole para proporcionar los recursos que sostuvieron durante todo ese tiempo las actividades educativas del colegio” (SEDENA, 2021) .

En marzo de 2018, como parte de su campaña, el presidente Andrés Manuel López Obrador “planteó la privatización del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) o la ampliación de la base aérea de Santa Lucía para convertirla en un aeropuerto internacional” (Milenio Digital, 2018), inclinándose finalmente por esta última. En la primera quincena del mes de octubre de ese mismo año, AMLO ya como candidato ganador de las elecciones presidenciales, “convocó a una "consulta popular", que organizaron la Fundación Arturo Rosenblueth y un grupo de ciudadanos” (Orozco, 2018). El resultado de la consulta fue un “no”,

indicando que la mejor alternativa eran sus planes alternativos para edificar un nuevo aeropuerto internacional para la ZMVM, en la Base Aérea Militar No. 1 “Santa Lucía”.

Dicha consulta, causó cierta controversia, ya que “en México desde 2014 se promulgó una ley que instituye la consulta popular como una forma de participación ciudadana, y el proceso que se llevó a cabo fue una encuesta realizada por un particular y sin validez oficial” (Edificios de México, 2021). Para la actual Presidencia de la República fue necesario el atender la necesidad de aliviar la saturación que actualmente sufre el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), a través de un Sistema Aeroportuario Metropolitano (SAM) conformado por el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, el Aeropuerto Internacional de Toluca (AIT) y el nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), Y “que pretende a su vez, coadyuvar en el crecimiento económico del país, con la interacción de los sectores público y privado en ámbitos comerciales, turísticos, industriales, financieros y sociales” (Gobierno de México, 2022).

El NAIFA, se planeó construir en diferentes fases: La primera se estima que esté en funcionamiento dentro de un periodo de tres años atendiendo una demanda de 20 millones de pasajeros anuales, así como 350 mil toneladas por año de carga, con la ampliación de la pista existente y la edificación de dos pistas más, destinando una de estas para uso militar, así como calles de rodaje, plataformas, torre de control, terminal de pasajeros e instalaciones para servicios complementarios y comerciales. En tanto que la segunda fase, con la cual se alcanzará una capacidad de 80 millones de pasajeros anuales, “contempla la ampliación de la terminal de pasajeros, calles de rodaje, plataformas, zona de carga para lograr el movimiento de 700 mil toneladas al año e instalaciones de servicios complementarios y comerciales” (SEDENA, s.f.).

3.3. Políticas Públicas del NAIFA

3.3.1. Plan Maestro del NAIFA

Entre las políticas públicas que el Gobierno de México, en colaboración con la SEDENA elaboraron para el NAIFA es el Plan Maestro, establece que es el

documento rector que determina las necesidades e infraestructura indispensable para la edificación y puesta en operación del aeropuerto en un horizonte de largo plazo, es decir, hasta el año 2052. Según el Documento Oficial del Plan Territorial Operativo que formuló la SEDATU, en conjunto con las autoridades estatales y municipales que abarcan los alrededores del NAIFA, “el Plan Maestro contempla que 40% de la superficie corresponderá al AIFA, 22% a las instalaciones militares reubicadas, entre las cuales destaca la Unidad Habitacional Militar que ocupará 117.41 Ha; y 38% restante está destinado al área de amortiguamiento y seguridad” (SEDATU, 2020). Dicho Programa Maestro, tiene considerado que, durante todo el primer año de operación (2022), el AIFA traslade a un promedio de 2.4 millones de pasajeros, y se esté iniciando con un promedio de 40 mil pasajeros transportados durante los primeros dos meses de dicho año. Con esta cantidad, no se podrá llegar a los 2.4 millones para finales de año.

Antes de que se publicara dicho Plan, ya se había tenido un Plan Maestro destinado al NAIFA, presentado en agosto de 2018 previó la construcción de un tren rápido que conectaría al AICM con dicho aeropuerto, mas, dicha promesa cayó pronto en el olvido. En su lugar se previó edificar un carril confinado para el transporte de pasajeros en autobús, pero desde febrero del año 2020 esta alternativa también se desechó. De acuerdo con el entonces subsecretario federal de Comunicaciones y Transportes, Carlos Morán Moguel, se calcula que habrá muy pocos vuelos de conexión entre esos dos aeropuertos: “Los vuelos de conexión entre ambas terminales aéreas (AIFA y AICM) serán mínimos, por lo que otorgar un carril exclusivo no se justifica para el trayecto de 46 kilómetros entre (esas dos) instalaciones aeroportuarias” (Raphael, 2021).

Dentro de lo planificado el Plan Maestro de Desarrollo del NAIFA, se tiene examinado, sopesado que el edificio principal llegue a su máxima capacidad en los primeros 10 años de operación. Pero como se estima que en 2023 se tendrá el punto de equilibrio, significa que ya estaría atendiendo a poco más de 5 millones de pasajeros para entonces, y con palabras del Director del AIFA, Gral Brigadier, D.E.M., Isidoro Pastor Román, elucide que “como estamos viendo el crecimiento de la industria y la demanda de transporte aéreo de pasajeros y de carga,

consideramos que podemos llegar a la capacidad máxima del edificio terminal, unos 20 millones de pasajeros al año, en la mitad de tiempo. Es decir, en unos cinco años” (Arena Pública, 2022).

Con el aeropuerto ya en operaciones, el Instituto Nacional de Investigaciones Jurídico Aeronáuticas pidió conocer dicho Plan Maestro del AIFA. No obstante, la SEDENA contestó que la información se había reservado por cinco años, de acuerdo con información compartida por Forbes, “la justificación para no entregarlo es que, con la información contenida en el plan maestro se podrían “consumar delitos de espionaje, sabotaje y terrorismo en contra de las instalaciones del aeropuerto”” (Gil, 2022). El Plan Maestro cuenta con doce capítulos y se indicó que el 6 y 10 son clasificados. En estos dos se plantean datos sobre la operación comercial de la nueva terminal, así como financiaciones que se tienen planificadas para los siguientes 15 años. Con esto último, se podría aventajar a empresas interesadas en operar desde el AIFA y es algo a lo que la SEDENA no quiere exponerse.

“La difusión de la información podría ser utilizada por miembros de la delincuencia organizada para consumir delitos de espionaje, sabotaje. Así como terrorismo en contra de las instalaciones del aeropuerto señalaron las Fuerzas Armadas en respuesta a una solicitud de transparencia con el folio 33272432000167” (La Otra Opinión, 2022).

3.4. Presupuesto aplicado al NAIFA

Cuando se presentó ante los medios de comunicación el Proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, el 17 de octubre del 2019, se había pronosticado un presupuesto máximo de 75 MMDP, sin embargo, año con año ha ido aumentando esta cifra “máxima” para el 2020, y declarando que la inversión final sería de 5MMDP adicionales a lo acordado, quedándose en 80 MMDP. En dicho año (2019), no se tenía presupuesta formalmente la construcción del AIFA, más en el PEF, se destinaron 1,330 MDP, al apartado “K19. Proyectos de infraestructura gubernamental de seguridad nacional” de la Secretaría de la Defensa Nacional, para edificar instalaciones militares; no obstante, “debido a que la construcción inició en octubre de ese año se determinó solicitar ampliaciones en ese mismo rubro por 27 mil 594 millones 809 mil 808 pesos, y que con base en las prioridades que se

generaron durante el ejercicio fiscal 2019 se incrementó la infraestructura gubernamental asignándose para la ejecución de obras y cubrir necesidades prioritarias” (López, 2022).

En el año 2021, su presupuesto aprobado por la Cámara de Diputados, destinado a los “Proyectos de infraestructura gubernamental de seguridad nacional de la SEDENA, fue de 21 mil 314 millones 830 mil pesos, aunque la Cuenta Pública respectiva de dicho año aún no está lista “al revisar el “informe de avance financiero de los programas presupuestarios principales” de la SHCP, periodo enero-diciembre 2021, se observa que al cuarto trimestre para el AIFA se ejercieron 39 mil 40 millones 900 mil pesos, lo que representa un sobreejercicio de 183%” (López, 2022). Más los gastos ejercidos no terminan aquí, ya que “en el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) del 2022 se le asignaron 11 mil 450 MDP adicionales, lo que implicaría que el costo ya ascendería a 115 mil 981 millones de pesos. Esto representa un sobrecosto de 54.64% con respecto a la cifra original de López Obrador y de 36.52% si se toma como referencia la revisión de la SHCP de mayo del 2021” (Redacción, 2022). Ya para diciembre de ese año, el Gobierno de la República, había ejercido para su edificación, 104.000 millones de pesos, es decir, más de 5.000 millones de dólares, para la construcción del AIFA, el incremento de gastos, no tiene previsto una de las acciones que el mismo Gobierno notificó ante medios de comunicación, sino que “La empresa estatal Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles S.A. de C.V. asegurará la nueva terminal aérea del país hasta por

6.000 millones de pesos, lo equivalente a 293 millones de dólares” (Montenegro, 2022).



6

Un año después de que se anunciaran dichos incrementos publicados mediante el DOF, la SHCP, anunció un recorte presupuestal asignado a la Secretaría de la Defensa Nacional, para su edificación, quedando de 37 mil 986 MDP a tan solo 3,780 MDP, una disminución del 90%. De acuerdo con información del Avance Físico y Financieros de los Programas y Proyectos de Inversión Enero-Mayo 2021, presentado por Hacienda ante la Cámara de Diputados, “se han gastado 18 mil 158 millones de pesos en la construcción del aeropuerto desde el inicio de las obras el 17 de octubre de 2019, de los cuales 851 millones fueron ejercidos en los primeros cinco meses del año” (Redacción A21, 2021). En dicho año, el Gobierno de México había ejercido según cifras oficiales, la cantidad presupuestada de 104 mil 531 MDP, sin contar que para el año 2022, se haya aprobado dentro del Presupuesto de Egresos de la Federación, una adición de capital de 11 mil 450 MDP, elevando su costo a 115 mil 981 MDP.

⁶ Costo total del AIFA. (Redacción, 2022).

El ex Secretario de Hacienda, Carlos M. Urzúa, detalló en su artículo publicado en El Universal, que hay otros 2 tipos de costos que se deben adjudicar a las cifras anteriormente mencionadas, El primero afecta a todas las obras de infraestructura que se están ejecutando para que los pasajeros potenciales puedan transportarse al AIFA, “A este costo hay que restar, para ser justos, los beneficios que tendrán de manera indirecta los no viajeros de la Ciudad de México, el Estado de México e Hidalgo que podrán trasladarse más fácilmente a destinos intermedios” (Urzúa, 2022).

3.5. Plan Territorial Operativo

Una política pública federal que se implementó para los pueblos anexos al Nuevo Aeropuerto en conjunto con la SEDATU (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano), es el Plan Territorial Operativo, que consta básicamente del impulso al desarrollo en Tizayuca, Zumpango, Nextlalpan, Jaltenco, Tonanitla, Tecámac, Tultitlán y Tultepec; los cuales suman 54,000 hectáreas; con una inversión de más de 3 MMDP, con palabras del Secretario Román Meyer Falcón, explica que “Como parte del acompañamiento de uno de los grandes proyectos de desarrollo regional como es el AIFA, hemos realizado diversas estrategias y obras para impulsar el desarrollo en la Zona Metropolitana del Valle de México. Estas acciones se desarrollan en coordinación con los gobiernos locales, en beneficio de la población” (Hernández, 2022).

Se ha abordado la realización conjunta del presente PTO-ZNVM, considerando como principal base legal, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU), donde se esboza que la elaboración de los Programas Territoriales Operativos son competencia de la SEDATU, quien de acuerdo con el artículo 8 de dicha ley, la faculta para “Formular el proyecto de estrategia nacional de ordenamiento territorial con la participación de las dependencias del Poder Ejecutivo Federal, con las entidades federativas y los municipios; y el Participar, en coordinación con las entidades federativas y los municipios en la planeación y promoción de la infraestructura, equipamientos y servicios metropolitanos” (2016). Dicho Programa Territorial Operativo (PTO) de la Zona Norte del Valle de México con énfasis en el

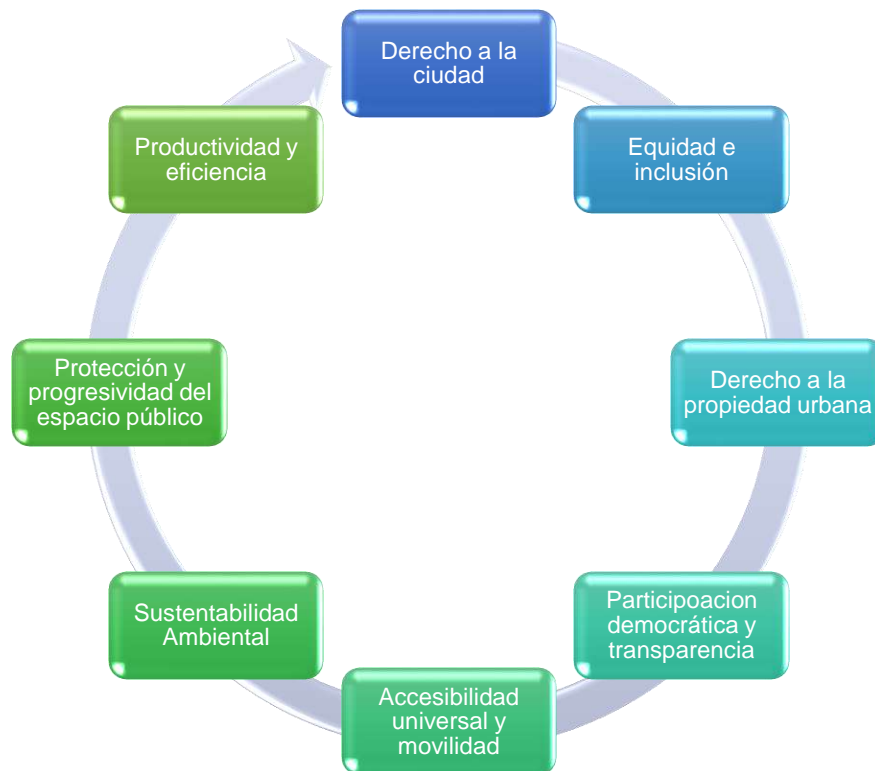
NAIFA se siguen procesos de planeación, coordinación y gestión del territorio. Esto a través de siete políticas públicas:

- **Hídrica**: (16 Proyectos): Plan de rescate de Laguna de Zumpango; así como uso de agua residual en agricultura y captación de agua de lluvia.
- **Ambiental**: (24 proyectos): Programa de reforestación de 3,000 hectáreas, red de monitoreo de la calidad del aire y sistema de manejo de residuos sólidos.
- **Urbano territorial**: (17 proyectos): Ocho planes municipales de desarrollo urbano; además de recuperación de vivienda abandonada y protección a núcleos agrarios.
- **Económicas**: (23 proyectos): Ocho polígonos industriales y centros logísticos, articulación de cadenas productivas e impulso a polígonos de agricultura urbana.
- **Movilidad**: (81 proyectos): Ampliación del Tren Suburbano, ampliación del Sistema Mexibus; así como la construcción de vías de acceso al NAIFA desde la Autopista México – Pachuca y el Circuito Exterior Mexiquense.
- **Socioeconómicas y culturales**: (40 proyectos): Obras del Programa de Mejoramiento Urbano, recuperación de centros históricos y planes de seguridad ciudadana.

Las intenciones elementales del PTO-ZNVM han cumplido con lo establecido en el artículo 91 de dicha Ley, entre las que se destacan, son el:

“Impulsar en un territorio común determinado, estrategias intersectoriales integradas de ordenamiento territorial o desarrollo urbano, en situaciones que requieren de acciones prioritarias y/o urgentes; el plantear una secuencia temporal y espacial eficaz de acción en el territorio, que incluya programas y proyectos estratégicos, así como un esquema efectivo de financiamiento y; el dar un seguimiento, evaluación y retroalimentación efectivos a estos programas y proyectos” (2016).

Dicha política pública ejercida por la SEDATU e instituciones estatales y municipales (PTO-ZNVM) tiene entre sus propósitos orientar las acciones destinadas a desarrollar las fortalezas y oportunidades del proyecto del AIFA y, en su caso, el mermar las externalidades negativas, de tal forma que pueda cumplir cabalmente con su propósito de contribuir al desarrollo económico y social de esta región.



7

3.5.1. Política Hídrica

Una de las políticas públicas de atención preeminente en la zona es el agua, la cual se ha emprendido con un enfoque sistémico que permita reconocer las oportunidades no solo de incrementar los volúmenes ofertados, sino poner hincapié en la disminución de los volúmenes demandados, a tal efecto, se proponen diferentes estrategias para fomentar el equilibrio hídrico de la ZNVM.

La suspicacia a la acumulación de agua, por su pasado lacustre, y consecuentemente, los riesgos de inundaciones, la falta de drenaje natural y la

⁷ Ilustración 1. Principios del PTO-ZNVM. Fuente: (SEDATU, 2020).

presencia de aguas negras procedentes de la Ciudad de México, protagonizan un foco de contaminación los escasos cuerpos de agua existentes, y como resultado la poca disponibilidad de agua dulce de calidad en fuentes superficiales y subterráneas constriñe a la Zona Norte a conseguir el líquido de cuencas y acuíferos cercanos, aumentando el coste de traslado y perjudicando los suministros de otras regiones de la ZMVM. Y una de esas políticas planteadas en este PTO, es la promoción de un balanceo hídrico positivo en la región, asentado fundamentalmente en la disminución de la demanda, y a través de la permuta de agua de primer uso por agua residual tratada en la agricultura, así como en el impulso de acciones de cultura del agua. Para ello, se están ejecutando las siguientes líneas de acciones:

1. Vigilancia y control del consumo de agua
 2. Construcción de acueductos
 3. Intercambio de agua de primer uso para agua residencial tratada en la agricultura
- **Plan Hídrico Integral y Sostenible.** Este estudio ha identificado los métodos más eficientes para asegurar el derecho al agua potable y la higiene de la misma, la generación de los artilugios de aprovechamiento eficiente del agua para cooperar al desarrollo sostenible de todas las actividades productivas, el establecimiento de las acciones para reducir la fragilidad de la población ante inundaciones y sequías y la renovación de las condiciones para la gobernanza del agua con la intención de fortificar la toma de decisiones y combatir la corrupción. Este programa es el que debe realmente determinar de manera concisa los escenarios adecuados a la demanda producidas por la construcción y consolidación del NAIFA y el cual se ha realizado por la CONAGUA en conjunto con los operadores estatales de agua CAEM (EDOMEX) y CAASIM (Hidalgo), dadas sus facultades y atribuciones.

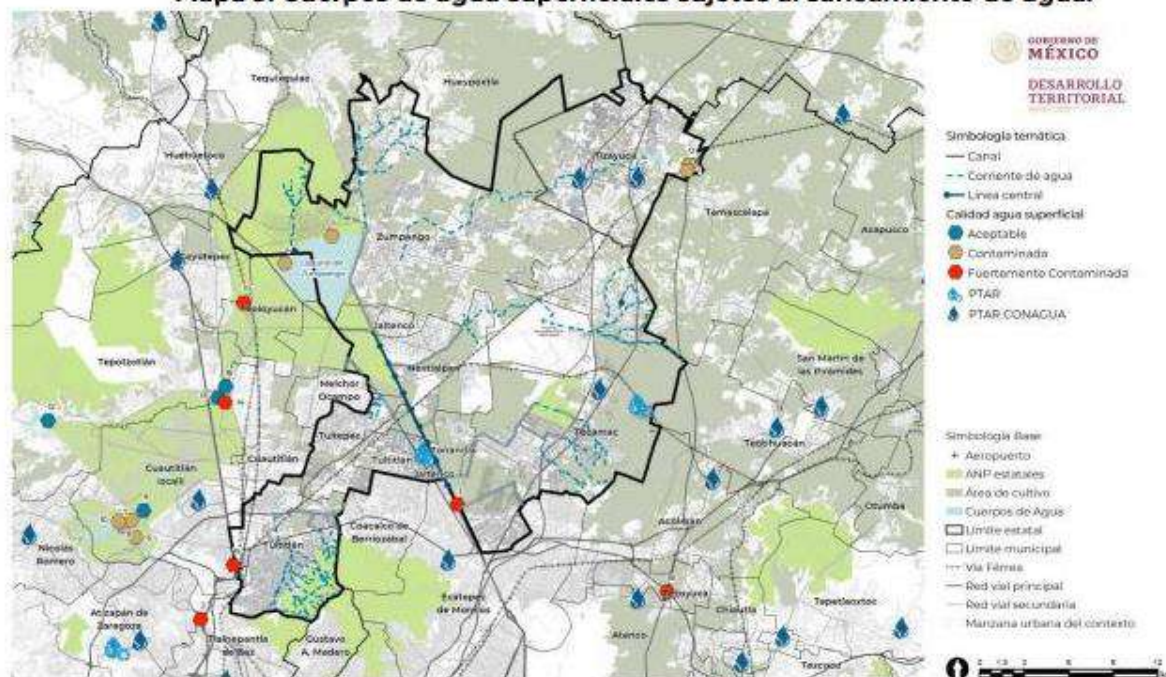
Otra de las Políticas Hídricas que se han manejado es el incremento sustancial de la capacidad de tratamiento de aguas residuales, debido a que las plantas de tratamiento tienen una competencia de vital importancia en el saneamiento del ecosistema, pues solo por medio de este tipo de instalaciones es

contingente reducir el impacto que las actividades humanas tienen sobre los cuerpos de agua superficiales y subterráneos.

Por lo anterior, se han reutilizado las aguas negras que se producen y mueven en la región en usos no potables, para reducir la demanda de agua procedente del acuífero y coadyuvar al saneamiento del Gran Canal y la Laguna de Zumpango, englobado todo ello mediante las siguientes acciones:

- **Estudios especializados.** Se han implementado estudios de la capacidad instalada en las plantas existentes, así como su costo de operación y rehabilitación para, en primer lugar, rehabilitar y utilizar al máximo su capacidad para con ello, definir la instalación de nuevas plantas. El resultado de estos estudios deberá ser integrado al Programa Hídrico de la Región.
- **Plan de rescate de la laguna de Zumpango.** Se está retomando e impulsando el plan de rescate de la laguna de Zumpango, el cual plantea la instalación de diferentes plantas de tratamiento de agua encauzadas a limpiar el cuerpo de agua. El tratamiento de agua sirve un proyecto complejo, no solo el saneamiento del ecosistema, sino de igual manera, como recurso primario para la disminución del uso de agua del acuífero por los sectores de la Industria y Agricultura.
- **Recuperación del Gran Canal.** El Gran Canal simboliza un riesgo higiénico para los residentes y cuyo saneamiento al mediano plazo representará un nicho de ocasión para el rescate de espacios públicos, con la edificación de un parque lineal que enlace con la Laguna de Zumpango.

Mapa 9. Cuerpos de agua superficiales sujetos al saneamiento de agua.



8

3.5.2. Política Ambiental

Dada su cercanía con la Ciudad de México, la Zona Norte comparte particularidades físicas y ambientales, así como inmensas de las problemáticas ambientales producidas del rápido crecimiento urbano. Entre las singularidades de la zona figura la aparición de suelos con alta salinidad con flora tipo matorral y pastizal, así como un fragmento del norte de la zona con suelos altamente productivos, pero con un insuficiente uso para la agricultura. Por otro lado, las ANP (Áreas Naturales Protegidas) en la ZNVM se ven desafiadas por las actividades como la agricultura, pero especialmente por el crecimiento urbano acelerado; la exagerada generación de residuos sólidos y la ausencia de lugares apropiados para el destino final inciden en focos de contaminación en la región.

Ante dichas problemáticas presentes en materia ambiental, se han formulado 4 políticas que buscan restituir la integridad del ecosistema y sus recursos naturales. Complementariamente, se inicia un breve apartado que vincula el diagnóstico y las estrategias del PTO-ZNVM con la Manifestación de Impacto Ambiental para la

⁸ Fuente: (CONAGUA, 2019), (INEGI, 2019)

construcción y operación del AIFA. Finalmente, los PMDU (Planes Municipales de Desarrollo Urbano) y los reglamentos municipales deberán retomar las estrategias y sus acciones que se abordan en los siguientes apartados y aplicar medidas de sustentabilidad que se reflejen en el ahorro de agua, su infiltración, tratamiento y reuso. Adicionalmente deben insertar políticas públicas que accedan el ahorro de energía y fomentan una superior cantidad de áreas verdes urbanas.

Una de las políticas ambientales que se están ejecutando es la prolongación de las áreas verdes en la región para coadyuvar a la mejora en la calidad del aire y agua por medio de los servicios ambientales que suministran, especialmente en superficies no idóneos para el crecimiento urbano, en bosques cultivados en áreas con exiguu valor urbano y en zonas de medio a alto valor agrícola. Se ha incrementado la cobertura arbórea en la región para incurrir positivamente en los servicios ambientales de atracción de carbono, regulación térmica y disminución de ruido en la región, dado que la disposición de áreas verdes es sumamente estrecha.

Se han mitigado los efectos derivados de la operación del NAIFA, la reforestación en la región es un elemento característico en el ecosistema y los sistemas expuestos urbanos, por lo que se ha planteado una zonificación potencial para el implemento de la actividad, máxime conforme con el crecimiento planificado por el PTO-ZNVM de las actividades humanas en la región.

En el ámbito de la calidad del aire, dentro de la metrópoli del centro del país, otra de las políticas que se han expuesto dentro del PTO, está la puesta en marcha de un plan a mediano plazo para reconocer los elementales contaminantes en la ZNVM por fuente de emisión y con ello, promover las acciones necesarias para la reducción y mejora en la calidad del aire. La mencionada política se sustenta a las siguientes líneas de acción:

1. Instalación de una red de monitoreo atmosférico
2. Inventario de emisiones y un sistema de alerta por contaminantes atmosféricos.

Se ha instalado una red de monitoreo de calidad del aire en la zona del NAIFA y los nodos de transporte público más sobresalientes, así como las regiones

industriales. Para que se logre lo anterior serán indispensables las subsecuentes acciones:

- **Colaboración y acceso a información de otros centros de monitoreo.** Se ha solicitado el acceso a la información por medio de sistemas estatales de monitoreo ambiental, de la estación de monitoreo actual en Tizayuca concerniente a la red de monitoreo atmosférico del Estado de Hidalgo, operada por el SIMAEH, así como la información que producen los centros de monitoreo de la Ciudad de México.
- **Construcción de una red de monitoreo atmosférico.** Se ha conformado una red de cinco estaciones de monitoreo atmosférico para producir un registro de emisiones que posibilita examinar las fuentes fijas y móviles de emisiones en la ZNVM y que fortifiquen las acciones y proposiciones en materia de calidad del aire, ordenado a los programas para el mejoramiento de la calidad del aire del Estado de México e Hidalgo, mismas que deberán de acatarse a un estudio técnico. La estrategia de unirlos a los existentes para determinar un sistema de monitoreo megalopolitano será una acción realizable e indispensable.

3.5.3. Política Urbano Territorial

En los últimos años, la ZNVM ha examinado un desarrollo exponencial de su población, que ha implicado incluir grandes extensiones de superficie urbano, de manera desorganizada provocando un desarrollo urbano disperso y fragmentado.

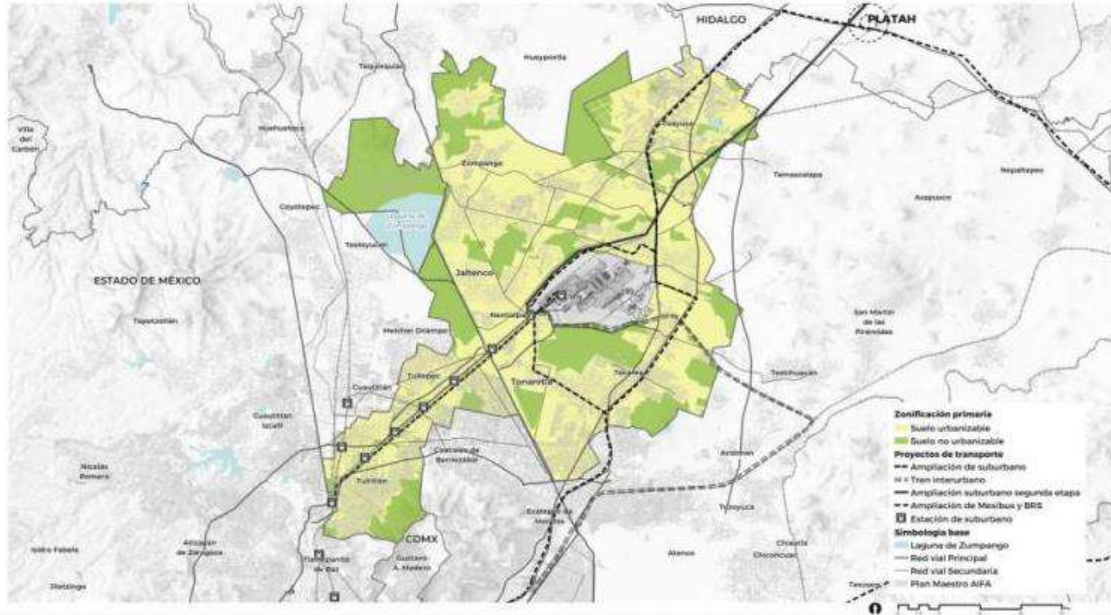
Los impulsores inmobiliarios que edificaron grandes complejos habitacionales, lejos de resolver el déficit de vivienda existente en la ZMVM, ocasionaron el abandono de miles de viviendas, por no contar con empleos cercanos, ser de baja calidad, tener deficiente accesibilidad y con ausencia de equipamientos, infraestructuras y servicios públicos de calidad. La relación entre municipios con peculiaridades rurales con los más densamente poblados, por su proximidad a la Ciudad de México y que admitieron a los conjuntos multifamiliares, produjo una ocupación del territorio desorganizada y desigual, por ello, el PTO-ZNVM ha fundado una orden de políticas públicas en materia urbana que auxiliasen

el logro de la imagen objetivo propuesta en este documento, así como a mejorar la calidad de vida de los habitantes actuales y futuros en la región.

La política urbana que se ha planificado para dicho PTO, es la consolidación de la estructura urbana, mediante la edificación de Centros y subcentros urbanos, esta estrategia de ordenamiento urbano se alude a la mejora de las condiciones de habitabilidad de los centros de población de los municipios colindantes al NAIFA, la cual denota un gran reto, examinando los rezagos históricos y las desigualdades regionales e intraurbanas que se examinan en la región; en algunas zonas urbanas, elementalmente de origen irregular, y en la superior parte de las zonas rurales, por su dispersión. Por lo consiguiente, y en coherencia con los mecanismos de planeación superiores, se consolidará un sistema de poblaciones que auxilia la integración e intercambio de actividades dentro de la Zona Norte. Dicho sistema de ciudades estará compuesto de la siguiente forma:

- **Centro Urbano AIFA**. En el centro urbano se están desarrollando actividades vinculadas con la aeronáutica, movimiento y almacenamiento de mercancías, servicios de aduanas y demás servicios complementarios por lo que será el primordial procreador de empleos, atractor y generador de viajes de la Zona Norte.
- **Subcentros urbanos**. Tultitlán, Tultepec, Tecámac, Zumpango y Tizayuca serán centros administrativos que ejercerán de apoyo a las actividades ejecutadas en el Centro Urbano AIFA. Se fortalecerán las actividades culturales, sociales y económicas que se desarrollan en ellos. Por su localización estratégica dentro de la Zona Norte y su organización urbana ordenada, los subcentros han permitido la movilidad hacia la Ciudad de México y el resto de la Zona Metropolitana a través del transporte público masivo y el Tren Suburbano como principal sistema de transporte estructurado. En periodos posteriores, se impulsará la conectividad con la Zona Metropolitana de Pachuca, Hidalgo.

Otra política que se ha manejado para los alrededores del NAIFA, es la delimitación de zonas urbanizables, mostradas en este mapa:



9

El PTO-ZNVM, a través de un modelo de aptitud territorial, ha sugerido a los municipios, en el asunto de zonificación primaria, que los PMDU podrán acatar las áreas urbanizables y no urbanizables localizadas en el presente programa, además tienen el deber de fundar normas y acciones que autorizan la conservación de las áreas no urbanizables que se han definido (áreas naturales y con valor agrícola) con estímulos a aprovechamiento y castigos a su ocupación irregular. De igual modo, se abordaron los diferentes escenarios de ocupación del suelo en estas áreas urbanizables, por cada uno de las fases de tiempo correspondientes a las 3 etapas del proyecto aeroportuario, esta ocupación responde en primer término a las proximidades o dentro de las actuales manchas urbanas, apoderándose de baldíos intraurbanos, seguido por aquellas zonas contiguas a los corredores del Tren Suburbano y los sistemas BRT (Bus Rapid Transit). Las etapas de crecimiento deberán ser validadas por los PMDU y apegarse a la estrategia considerando el aprovechamiento de baldíos urbanos, vivienda abandonada y suelo apto contiguo a la actual área urbana que se plantean en el PTO-ZNVM.

⁹ Zonas urbanizables y no urbanizables.
Fuente: (SEDATU, 2019).

3.5.4. Política Económica

La política económica que se tiene contemplada dentro del PTO, es que con la puesta en marcha del AIFA, se tendrá un gran potencial de desarrollo y crecimiento, a través de 3 principales vías 1) basada en la explotación y procesamiento de sus recursos disponibles (agricultura y ganadería), 2) Robusteciendo la manufactura (industria del plástico y hule y fabricación de productos a base de minerales no metálicos) y el 3) Incorporar nuevas tecnologías en todas las ramas industriales. Promover la instalación de nuevas industrias.

Dichas políticas que el Gobierno de México y la SEDATU, en Economía han implementado en las zonas anexas al NAIFA, son: La identificación y promoción, de la asociación de industrias en zonas con vialidades regionales, la dotación de servicios básicos e infraestructura, de acuerdo con la zonificación y normatividad urbana que señalan los PMDU para fomentar el montaje de nuevas empresas dedicadas a la industria. Se les está dando prioridad a zonas industriales ya existentes encauzadas a la logística, así como aquellas industrias con mecanismos menos contaminantes y que además el reflexionar dentro de sus instalaciones el uso de aguas recicladas, plantas de tratamiento, infraestructura de ahorro de energía, reciclamiento de desechos sólidos. Esto se debe complementar con la construcción de infraestructura de gas natural y energías renovables.

De igual manera, para el personal local, una política que el Gobierno implementó es: La capacitación y profesionalización de la metrópoli que podrá emplearse en actividades de la industria o en otros servicios especializados incrementará el rendimiento de las empresas y prosperará las habilidades de las personas haciéndolas más competitivas. El acrecentar las capacidades, habilidades y conocimientos de la población afincada asegurará la contratación por parte de las empresas. Las acciones propuestas estarán unidas con las estrategias de desarrollo social en lo concerniente a las acciones de educación y capacitación examinando la congruencia de contar con población residente capacitada que pueda ser empleada en las empresas locales. Otra de las acciones ejercidas por el Gobierno, es el impulsar “la realización de ferias de empleo y otras modalidades de atracción de talento en las empresas, para incrementar las oportunidades de trabajo

digno para la población y reducir los costos de transacción para las empresas” (SEDATU, 2020).

Se está promoviendo la ampliación de la oferta educativa en los niveles medio superior y superior, con énfasis en las áreas enlazadas con la actividad aeroportuaria, para renovar el perfil de competencias de las y los habitantes de la zona y con ello, su inclusión laboral en este sector. En cooperación con las empresas que lo soliciten, las instituciones de educación ofertaran formación para el trabajo y podrán transmitir cursos que apoyen la profesionalizar de los trabajadores en el uso de las nuevas TICs, con el propósito de acrecentar la competitividad, aunque para formar al capital humano para dichos cursos, se debe de aprovechar la infraestructura, la capacidad técnica y a los egresados del Instituto Politécnico Nacional (IPN) y la Universidad Politécnica Metropolitana (Tolcayuca, Hidalgo.), que pueden contribuir elementos para la capacitación técnica en asuntos aeronáuticos y otros relacionados.

El Gobierno también tendrá la misión de impulsar al emprendimiento local, por medio de la cultura del mismo entre la comunidad y las y los estudiantes de nivel medio superior y superior, con sostenes específicos en capital semilla y directriz sobre actividades con mercado condicional, así como las siguientes líneas de acción: el promover la formación y certificación en grupos indispensables como transporte, educación, salud, recreación, comercio y abasto, generación de tecnologías adaptadas a los tres sectores de la economía (primario, secundario y terciario); y la ampliación de los programas públicos para la configuración y financiación de micro-negocios y empresas sociales que cubran hornacinas de mercado no cubiertos, y mejorando el desarrollo de capacidades empresariales, en apoyo a emprendedores y unidades económicas.

3.5.5. Política de Movilidad

Respecto de las políticas públicas (Obras de infraestructura de movilidad) que darán servicio al AIFA y de acuerdo a lo estipulado en el Plan Territorial Operativo, se tienen previstas las ampliaciones del Tren Suburbano y del servicio de autobús de

pasajeros conocido como Mexibus, y las vías de conexión tanto de la Autopista México – Pachuca como del Circuito Exterior Mexiquense. Dichas obras de infraestructura tendrían como clientes elementales a las personas que van a laborar en el nuevo aeropuerto y no tanto a las pasajeras o pasajeros.

En el caso de la ampliación del Ferrocarril Suburbano, se tiene previsto, el avalar la accesibilidad y movilidad de los usuarios y trabajadores de las instalaciones aeroportuarias bajo principios de sostenibilidad, cobertura y calidad de la oferta, así como de la población que actualmente se trasporta en la zona y la impactada por el desarrollo como consecuencia del AIFA. Esta obra tendrá la función de “columna vertebral” para la Zona Norte, pero que en un futuro a largo plazo será también un eje fundamental para enlazar la ZMVM con Tizayuca y Pachuca, en el Estado de Hidalgo. Entre las posibles fuentes de capital (fondeo) se encuentran: el Programa de Apoyo al Transporte Masivo/Fondo Nacional de Infraestructura (SCT-FONADIN); el Fondo Metropolitano (SHCP-SEDATU), así como artilugios de inversión público-privado con reintegro de inversión a largo plazo por gestión del suelo. El tiempo de edificación de este ramal es de 24 meses, “se planea que será puesto en operación en el segundo semestre de 2023 con una inversión mixta de 25 mil millones de pesos de los cuales 15 mil millones son del concesionario y el resto es inversión federal. Durante su construcción se generarán 500 empleos directos y 1,500 indirectos” (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2022).

En la ZNVM, particularmente la cobertura de la red de transporte público de pasajeros es deficiente para la demanda actual, tanto de residentes como de visitantes, además de brindar servicios con bajos estados de seguridad vial, que desmotivan su uso y ponen en peligro a sus usuarios e impactan de manera perjudicial al medio ambiente. Por lo que los gobiernos federal y estatal deben proveer de la ampliación y consolidación de los corredores metropolitanos de transporte público masivo, esto a través de sistemas BRT’s u otros servicios de mediana capacidad, se vaticinará la instrumentación de obras y acciones para cubrir las necesidades de accesibilidad con diseño universal, la conexión con modos de transporte individual, y espacio público que coadyuven la adecuada alimentación

al sistema; así como el crecimiento económico y social de la zona de manera que se creen condiciones favorables para su consolidación.

El plan, ha contemplado, con lo anteriormente mencionado, la extensión de la Línea 1 del Sistema de Transporte Masivo Mexibus, “desde la Terminal Ojo de Agua, ubicado en Tecámac, hacia el AIFA, que conecta a su vez con el Sistema 1 del Mexibus Ciudad Azteca – Ojo de Agua, en la Terminal del mismo nombre y hasta la ruta que conecta con la Línea B del Sistema de Transporte Colectivo Metro Ciudad Azteca – Buenavista en la Ciudad de México” (Hernández, 2022). En el mediano y largo plazo la SEDATU, organizó la probabilidad del uso de vías férreas para transporte masivo, incluyendo la ampliación del Ferrocarril Suburbano a Tizayuca y Pachuca, así como nuevo transporte que conecte la Zona Norte con Teotihuacan y Ecatepec.

Las estructuras viales en sus distintas escalas no avalan lo suficiente a las necesidades actuales, menos a las que se están presentando al momento de la puesta en marcha del AIFA. Es elemental que los 3 niveles de gobierno, estén avalando la movilidad eficaz y segura a los habitantes y visitantes de los asentamientos de la región y especialmente a aquellos que tienen incidencia directa con el proyecto del AIFA, para este fin se estableció la construcción y modernización de redes viales a diferentes escalas, las cuales abarcan a la red ferroviaria de apoyo a las actividades industriales.

El gobierno ha impulsado la integración de una red de vías de comunicación de altas especificaciones para facilitar la movilidad de las personas y mercancías entre las terminales aéreas de la Ciudad de México, Toluca y el AIFA. Para ello, se encuentran en proceso de ejecución y estructuración diversos proyectos, que permitirán reducir significativamente los tiempos de traslado con seguridad y eficiencia entre estas terminales aéreas y de los centros de mayor demanda en la ZMVM. Una de dichas acciones, es la ampliación de la Autopista México – Pachuca, al igual que su vía de conexión con el NAIFA, que hasta el momento se ha ampliado contando con ocho carriles, puesto que anteriormente solo contaba con cuatro. Y, por otra parte, Alfredo del Mazo detalló cuál será el proyecto interestatal de

movilidad: el distribuidor principal de acceso, que conecta con el Circuito Exterior Mexiquense y entrada principal del AIFA, cuya edificación “fue parcialmente concluido a penas el 20 de marzo, es decir, un día antes de la inauguración. Con él se busca agilizar las entradas al aeropuerto desde Zumpango, Querétaro, Naucalpan, el poniente del estado México; así como Texcoco y la Ciudad de México” (Hernández, 2022).

3.5.6. Política Social y Cultural

Una de las políticas públicas, en materia de Desarrollo Social, tiene de meta para la SEDATU es, el buscar ampliar las capacidades de la población local en condición de pobreza, marginación o vulnerabilidad para ello se debe ofrecer opciones que satisfagan un conjunto de necesidades básicas como nutrición, salud, acceso a equipamientos educativos, entre otras, con la finalidad de generar igualdad de oportunidades entre la población. Por lo anterior la estrategia de desarrollo social se está apoyando en las siguientes líneas de acción:

1. Atención a la pobreza alimentaria
2. Incremento al acceso a la salud pública
3. Educación y capacitación

En el ámbito de la atención a la pobreza alimentaria, Se está promoviendo el consentimiento de ayudas para mercar una canasta básica de alimentos a familiar en situación de pobreza extrema y vulnerable que tiene insuficiencias nutrimentales. Dicho programa se apoyará en un censo de beneficiarios el cual ejecutarán las instituciones convenientes en cada municipio. Otra política social para las zonas identificadas con pobreza extrema es la construcción de mercados públicos, tiendas institucionales y puntos de venta de productores los cuales tendrán precios preferenciales.

Dentro de las políticas sociales que se han mencionado anteriormente, también toma parte el acceso a la salud pública; entre las más importantes, están: la mejora de los servicios de salud y de las instalaciones, pero para ello, se ha generado un programa de mantenimiento integral de instalaciones de salud pública a cargo de

los municipios de la región de la mano de la compra de material de curación y equipo médico. De igual manera, el personal que trabaja en las instalaciones de salud pública al mando de los municipios será presentado a capacitaciones diarias y continuadas con el fin de brindar servicios de calidad.

La política pública en materia estrategia de identidad y cultural está buscando el fomentar la participación y el progreso comunitario de la población a través del acceso al patrimonio cultural, recuperando atributos distintivos, materiales, intelectuales y afectivos que califican a la población de la Zona Norte. Esta estrategia se basa en las siguientes líneas de acción:

1. Aprovechar el patrimonio histórico cultural tangible e intangible
2. Ampliar los espacios públicos
3. Fortalecer la organización comunitaria.

Entre las acciones que se tienen consideradas para el aprovechamiento del patrimonio cultural tangible e intangible son, entre otras: en conjunto con las instituciones de cultura de cada municipio anexo al NAIFA, se está elaborando un inventario del patrimonio histórico cultural, se identificarán bienes inmuebles, sitios históricos y naturales, bienes tangibles e intangibles, zonas arqueológicas, museos, etc. De la mano del inventario se promoverá su conservación y se promoverán eventos planificados en estos sitios con ayuda de las empresas, instituciones y organizaciones civiles con la meta de promover el patrimonio de la región. También se está considerando el impulsar con las dependencias de los tres órdenes de gobierno la ampliación y la diversificación de las rutas patrimoniales en la ZNVM, integrándose así, en este proceso la riqueza cultural y patrimonial de municipios aledaños a la zona de aplicación del PTO-ZNVM de los Estados de Hidalgo y México. La ZNVM, en particular, tiene una gran pluralidad de patrimonio intangible, cultural e histórico que se debe mantener e incentivar, entre ellos están: la Feria Internacional de la Pirotecnia en Tultepec; el Concurso Latinoamericano de Oratoria Gran Señorío de Xaltocan, las distintas Ferias de Gastronomía Prehispánica que se realizan en la región, con la arribada de un gran número de turistas a la zona, se puede transformar en una ocasión de impulsar estas actividades.

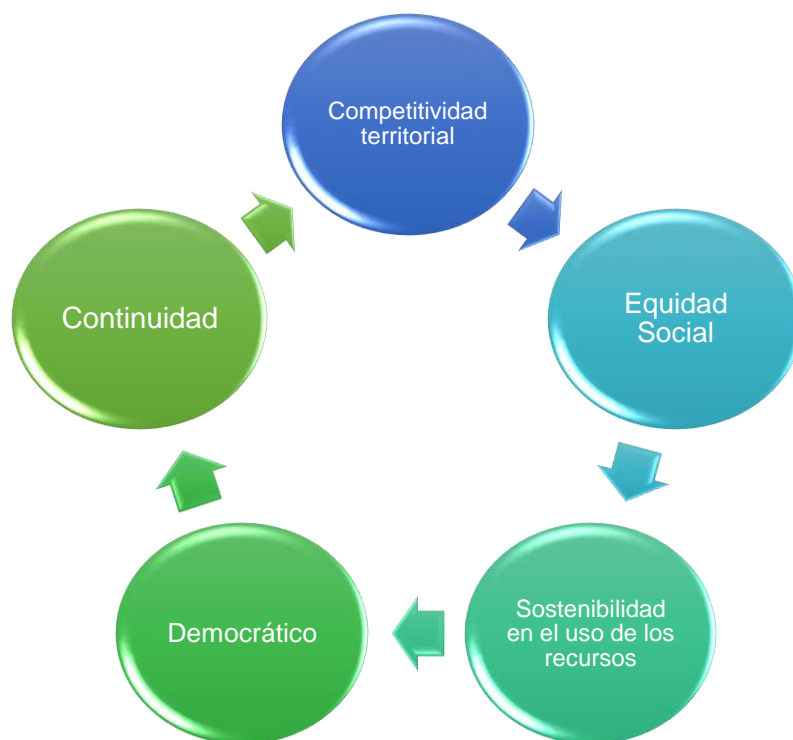
Sobre el manejo de los hallazgos arqueológicos, se han presentado durante la construcción y operación del AIFA y demás obras relacionadas con su funcionamiento, la promoción de convenios de colaboración entre las autoridades competentes de los gobiernos municipales y gobiernos estatales con el INAH para el manejo de los descubrimientos y dependiendo del caso, su posible exhibición.

3.5.7. Política Político Institucional

Los objetivos estratégicos, como las finalidades del PTO-ZNVM fueron proyectadas en torno al proyecto del NAIFA, bajo este bosquejo la instrumentación, administración y ejecución, debe tener en cuenta implicar a la población y de igual forma, el notificar que los municipios comprometidos produzcan las condiciones básicas, para contar con una unidad o responsable técnico del seguimiento y reporte del grado de la ejecución del PTO-ZNVM respectivo a sus efectos y en las condiciones constituidas.

De esta forma, el PTO-ZNVM se ha instaurado como el primordial instrumento de proyecto urbano y seguimiento del contexto del proyecto aeroportuario, en torno a la avenencia del desarrollo económico con las diferentes maneras de ocupación territorial preestablecidas en la ZNVM, y la estructuración del espacio con las dificultades de las personas, apuntando a añadir armónicamente las actividades económico-productivas, la preservación del ambiente, las variedades culturales y la procreación de sistemas de gobernanza, y un estudio multicriterio a conciencia como método que se ha usado desde la procreación del programa en la puesta en marcha de la toma de decisiones teniendo en consideración a los recursos naturales y los servicios ecosistémicos y no sólo una de las visiones o perspectivas del todo lo que ha facultado considerar diferentes

opiniones ante los mismos problemas.



10

Por otro lado, el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano desde el panorama político-institucional que fomenta el PTO- ZNVM, se basa en los siguientes 5 principios.

- **Competitividad territorial.** La incorporación de los sectores primarios, secundarios y terciarios y el crecimiento de las cadenas productivas y de valor, comprendiéndola como un portento sistémico que compromete el funcionamiento armónico de todos los actores implicados.
- **Equidad social.** Igualdad de oportunidades para todos los actores del territorio beneficiando la introducción y mermando las irregularidades sociales.
- **Sostenibilidad en el uso de los recursos.** Los procesos deberán ajustarse a criterios de sostenibilidad en sintonía con los acuerdos internacionales, armonizando los aspectos productivos con los ambientales.

¹⁰ Ilustración. Principios Político Institucionales del PTO-ZMVM.

- **Continuidad**. La implementación de las acciones propuestas en el PTO supera los periodos de los mandamientos de los gobiernos locales y estatales, por lo que las alteraciones deben estar garantizadas por políticas estatales firmes.
- **Democrático**. El PTO cooperará a desenvolver una visión multipolar del desarrollo, pretendiendo que cada ciudad exprese su desarrollo y aportación distintivo a la región.

La administración político-institucional del desarrollo urbano, es clave para la ejecución del PTO-ZNVM, por lo que se estructura a través de cuatro estrategias. La primera enlazada con el refuerzo de las instituciones asociadas con el desarrollo urbano, la segunda con la contextura de un sistema de información, evaluación y seguimiento de los programas, planes, acciones y obras, la tercera implica la participación social en el orden territorial y, por último, la cuarta estrategia está anexada a solucionar las pugnas territoriales en el ámbito de asentamientos irregulares.

Conclusión

A manera de conclusión, el Nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, inaugurado el 21 de marzo de 2022, por el Presidente Andrés Manuel López Obrador, ha pasado por una consulta popular elaborada 4 años atrás, y teniendo como antecedente, la reubicación de sus instalaciones del entonces Campo Aéreo Militar de Balbuena, hacia la actual Base Militar No. 1 de Santa Lucía, en Zumpango operando desde 1959, hasta el 2022. Su proyecto ejecutivo contó con la colaboración del arquitecto mexicano Francisco González-Pulido y a su vez de la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), entidad estatal que administra las dos ramas de las Fuerzas Armadas de México, el Ejército y la Fuerza Aérea Mexicana (FAM), con un presupuesto estimado de 84 MMDP, incluido una conexión vial con el AICM que operaría en conjunto con el NAIFA, aunque para el mes de su inauguración, su costo rondó en 115 981 MDP.

Una de las políticas públicas que ejerció el Gobierno de México, en los municipios colindantes con el NAIFA, es el Plan Territorial Operativo, elaborado por

la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial, y Urbano (SEDATU), que tiene de objetivo general, el “establecer un conjunto de lineamientos, estrategias, acciones y programas para hacer frente a los retos y oportunidades derivadas de la construcción del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), con una perspectiva de derecho a la ciudad, resiliencia, sustentabilidad, movilidad, progresividad del espacio público, equidad e inclusión, transparencia, productividad, eficiencia y desarrollo metropolitano” (Gobierno de México, 2022).

Conclusiones Generales

La edificación de obras públicas de gran impacto como es en esta situación, la instalación de un aeropuerto internacional (NAIFA), requiere aparte de los estudios técnicos, de aeronáutica y de ingeniería, del conocimiento social, de las condiciones políticas, del saber cultural de una región, de los usos y costumbres de las comunidades y municipios involucrados, entre muchas otras cosas a tener en cuenta, que un proyecto de infraestructura urbana, involucra a todo un desarrollo local y regional; por lo anterior es indispensable analizar y valorar en la propuesta de este tipo de proyectos los elementos antes señalados. Sin duda alguna la primera etapa del NAIFA comenzará a operar con tropiezos en el 2022 y posiblemente con vuelos nacionales en caso de no obtener la certificación internacional para dicha fecha.

La cancelación del NAICM según la Auditoría Superior de la Federación representó un costo de 331 mil 996 millones, por lo que medios extranjeros lo han catalogado como una de las peores decisiones en la historia de la economía mexicana, ya que continuarle hubiera representado un costo menor a lo que es la cancelación y la construcción de un nuevo aeropuerto. Analizando dicha terminal su futuro no es muy esperanzador, muchos mencionan que esto sólo fue un capricho de Obrador dado que día con día deja de mostrar interés en la gente del país en distintos sectores, pero por ahora nos vamos a enfocar en este proyecto.

Respecto a la factibilidad de que el NAIFA sea realmente un aeropuerto de talla mundial, a poco tiempo después de su inauguración y de su puesta en operación solamente la compañía mexicana Volaris ha confirmado que usará la

instalación para la apertura de nuevos vuelos nacionales. La otra empresa que confirmó su participación para operar en dicha infraestructura aeroportuaria, es Viva Aerobús, la cual también operaría desde el AIFA vuelos nacionales. En contraste, Aeroméxico ya hizo pública su posición de no operar desde el Felipe Ángeles. No hay ningún vuelo internacional previsto para operarse desde el AIFA en lo que va del año 2022, y todo el 2023, dará únicamente servicio a nivel nacional.

En la política mexicana, es habitual el hacer y deshacer, dependiendo de quién gobierne, esto sólo es una prueba de la falta de compromiso transexenal en las transiciones de gobierno, tomando en consideración estos factores uno de los escenarios, tal vez el más fatalista, mientras Andrés Manuel esté en el poder operará bajo sus cláusulas, sus estipulaciones, pero se tiene la máxima probabilidad el abandono del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles una vez que el periodo de Morena termine y gane la oposición. Puede sonar como una idea insensata al principio, pero reutilizando componentes del AIFA y con inversión privada existe una minúscula posibilidad de edificar un nuevo aeropuerto en la Ciudad de México, sin que sea en Santa Lucía o Texcoco, que tienda a ser un parque urbano ecológico en este sexenio, pues el aeropuerto actual de la Ciudad de México seguirá percibiendo una demanda superior a su capacidad máxima, y también es menester, que la Ciudad de México tenga un aeropuerto que pueda sostener toda la carga dentro de la misma ciudad, asimismo de la animosidad de millones de mexicanos que se encuentran desconcertados por la situación, esto tal vez no sea en un porvenir próximo pero podrá ser una disyuntiva en una década.

En resumidas cuentas, el AIFA no es lo que se dijo que iba a ser: no es parte de un sistema interconectado de aeropuertos, no contará con infraestructura eficiente para facilitar el transporte de pasajeros, no ayudará a descongestionar el actual AICM y tampoco será en un futuro venidero un aeropuerto internacional.

Bibliografía

Aguilar Villanueva, L. F., 1996. *La Evaluación de las Políticas Públicas. Estudio introductorio y edición*. Segunda ed. México, D.F.: Porrúa.

Aguilar Villanueva, L. F., 1996. *La Hechura de las Políticas. Estudio introductorio y edición*. México, D.F.: Porrúa.

Aguilar Villanueva, L. F., 2007. *El Estudio de las Políticas Públicas*. México D.F.: Miguel Ángel Porrúa.

AICM, 2015. *Breve Historia*. [En línea]
Available at: <https://www.aicm.com.mx/aicm/acerca-del-aicm/breve-historia>

Arellano García, C., 2020. *La Jornada*. [En línea]
Available at: <https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2020/06/11/desechan-demanda-para-suspender-naim-tras-hallazgo-de-fosiles-7575.html>

Arellano Gault, D., 2010. El enfoque organizacional en la política y la gestión pública: entendiendo a las organizaciones gubernamentales. En: *Problemas, decisiones y soluciones. Enfoques de políticas públicas*. México, D.F.: CIDE-FCE, p. 61.

Arellano, M. A., Palma, J. E. & Pardavé, P. S., 2022. *Departameitno de Ingenierías Civil y Geomática*. [En línea]
Available at: https://www.ingenieria.unam.mx/javica1/Plan-Proyectoteca/Proy_Plan-2017-1/Nuevo%20Aeropuerto%20Internacional%20CdMx.%20Arellano_Palma_Pardave.pdf

Arena Pública, 2022. *Alcanzará AIFA capacidad máxima en 5 años, la mitad de lo planeado: Director*. [En línea]
Available at: <https://www.arenapublica.com/negocios/alcanzara-aifa-capacidad-maxima-en-5-anos-la-mitad-de-lo-planeado-director>

Belmont, J. A. & Venegas, D., 2018. *AMLO niega 88 mil mdp para el NAIM en Texcoco*. [En línea]
Available at: <https://www.milenio.com/politica/amlo-niega-88-mil-mdp-naim-texcoco>

Bobbio, N., 1987. *Estado, Gobierno y Sociedad. Contribución a una teoría general de la política*. Barcelona: Plaza y Janes Editores, S.A..

Cabrero Mendoza, E., 2010. *Administración Pública*. Primera ed. México, D.F.: Siglo XXI Editores.

Cadenas Ayala, C. E. & Ruíz López, D., s.f. *¿Qué es una Política Pública?*. [En línea]

Available at: <https://ti.unla.edu.mx/iusunla18/reflexion/QUE%20ES%20UNA%20POLITICA%20PUBLICA%20web.htm#:~:text=Las%20Pol%C3%ADticas%20P%C3%ABlicas%20son%20las,para%20aliviar%20los%20problemas%20nacionales.>

[Último acceso: 20 Agosto 2022].

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2016. *Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Humano*. [En línea]

Available at: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU_010621.pdf

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021. *Ley de Aeropuertos*. [En línea]

Available at: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/15_200521.pdf

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021. *Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación*. [En línea]

Available at: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFRCF_200521.pdf

Cámara de Diputados, 2015. *Ley de Aeropuertos*. [En línea]

Available at: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/89906/ley_aeropuertos.pdf

[Último acceso: 18 Diciembre 2019].

Carrillo, V. & Medina, V., 2020. *Lasswell y las políticas públicas: el origen de una disciplina*. [En línea]

Available at: <http://www.debatesiesa.com/lasswell-y-las-politicas-publicas-el-origen-de-una-disciplina/>

Centro de Estudios Internacionales Gilberto Bosques, 2016. *Implicaciones del acuerdo sobre transporte aéreo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica*. México, D.F., Senado de la República.

Chávez, V. & Ortega, E., 2018. *Inconstitucional, consulta sobre nuevo aeropuerto, acusa PRD.* [En línea] Available at: <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/inconstitucional-consulta-sobre-nuevo-aeropuerto-acusa-prd/>

CONAGUA, 2019. *Usos consuntivos y disponibilidad por pozo. De Comisión Nacional del Agua (CONAGUA).* Ciudad de México: Registro Público de Derechos de Agua (REPDRA).

Convenio sobre Aviación Civil Internacional, 2017. *Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.* [En línea] Available at: https://www.dgac.gob.bo/wp-content/uploads/2018/05/Anexo_17.pdf

Cuéllar, M. & Venegas, J. M., 2002. Cancela el gobierno su proyecto de construir en Texcoco el nuevo aeropuerto metropolitano. *La Jornada*, 2 Agosto.

De la Rosa, A., 2021. Aeropuerto de Santa Lucía, a semanas de concluirse, pero sin claridad en contratos. *El Financiero*, 30 Diciembre.

De la Rosa, A., 2022. *ASF pide actualizar análisis costo-beneficio del AIFA para garantizar la calidad de la información.* [En línea] Available at: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/ASF-pide-actualizar-analisis-costo-beneficio-del-AIFA-para-garantizar-la-calidad-de-la-informacion-20220220-0014.html>

Delgado, S. & Molina, I., 1998. *Conceptos fundamentales de ciencia política.* Madrid: Alianza.

Economía 3, 2021. *Políticas económicas: ¿qué son y cuáles son sus objetivos?*. [En línea] Available at: <https://economia3.com/que-son-politicas-economicas/>

Edificios de México, 2021. *Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA).* [En línea] Available at: <https://www.edemx.com/site/aeropuerto-internacional-felipe-angeles-aifa/>

[Último acceso: 8 Octubre 2021].

Escuela Superior de Guerra. Estado Mayor de la Defensa Nacional, s.f. *Libro de Historia Militar de México*. México, D.F.: SEDENA.

Estañol, A., 2018. *La ruta de Santa Lucía para ser un aeropuerto internacional*. [En línea]

Available at: <https://obras.expansion.mx/infraestructura/2018/12/26/la-ruta-de-santa-lucia-para-ser-un-aeropuerto-internacional>

Estrella, A., 2021. *Todas las incógnitas del futuro aeropuerto Felipe Ángeles*. [En línea]

Available at: <https://elpais.com/mexico/2021-03-22/las-incognitas-del-futuro-aeropuerto-felipe-angeles.html>

Expansión, 2022. *Política Social*. [En línea]

Available at: <https://www.expansion.com/diccionario-juridico/politica-social.html>

Flores, Z., 2020. *Terminal 3 del AICM, sin recursos del Presupuesto de Egresos de la Federación 2020*. [En línea]

Available at: <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/gobierno-omitio-asignar-presupuesto-para-construir-terminal-3-del-aicm/>

Forbes Staff, 2018. INE no puede realizar consulta sobre nuevo aeropuerto: consejeros. *Forbes México*, 16 Julio.

Foro Consultivo, C. y. T. A., 2018. *Opciones para solucionar la saturación*. s.l.:s.n.

García Morales, I., 2020. *AICM recibiría más de 800 mdp: PPEF*. [En línea]

Available at: <http://t21.com.mx/aereo/2020/09/09/aicm-recibiria-mas-800-mdp-ppef>

Gil, I., 2022. *SEDENA pone bajo llave el Plan Maestro del AIFA*. [En línea]

Available at: <https://www.transponder1200.com/sedena-pone-bajo-llave-el-plan-maestro-del-aifa/>

Gobierno de México, 2019. *Conoce mayor información acerca del proyecto del aeropuerto*. [En línea]

Available at: <https://www.gob.mx/aifa/articulos/proyecto-198120>

Gobierno de México, 2020. *Programa Territorial Operativo de la Zona Norte del Valle de México. Con énfasis en el proyecto aeroportuario de Santa Lucía.* [En línea] Available at: https://sistemas.sedatu.gob.mx/repositorio/s/uGm1WPNoR-eCafzV_ulvPA

Gobierno de México, 2022. *Gobierno de México.* [En línea] Available at: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/711473/CUADERNILLO_AIFA.pdf

Gobierno de México, 2022. *Programa Territorial Operativo de la Zona Norte del Valle de México. Con énfasis en el Proyecto Aeroportuario de Santa Lucía.* [En línea] Available at: <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/programa-territorial-operativo-de-la-zona-norte-del-valle-de-mexico-con-énfasis-en-el-proyecto-aeroportuario-de-santa-lucia?idiom=es> [Último acceso: 20 Agosto 2022].

Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, 2018. *Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México cumplirá sus compromisos y obligaciones respecto al proyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de México.* [En línea] Available at: https://web.archive.org/web/20181030170842/http://www.aeropuerto.gob.mx/comunicado_info.php?q=grupo-aeroportuario-de-la-ciudad-de-mexico-cumplira-sus-compromisos-y-obligaciones-respecto-al-proyecto-del-nuevo-aeropuerto-internacional-de-mexico

Guerrero Orozco, O., 1993. Las políticas públicas como ámbito de concurrencia multidisciplinaria. *Ciencia*, Issue 44.

Hernández, F., 2022. *Centro Urbano.* [En línea] Available at: <https://centrourbano.com/urbanismo/sedatu-desarrollo-urbano-edomex/>

Hernández, K., 2022. *AIFA: a pesar de la inauguración, aún falta por concluir las rutas acceso.* [En línea]

Available at: <https://www.infobae.com/america/mexico/2022/03/21/aifa-a-pesar-de-la-inauguracion-aun-falta-por-concluir-rutas-acceso/>

Hernández, M., 2018. *Así es el plan alternativo para construir el aeropuerto en Santa Lucía.* [En línea]

Available at: <http://www.milenio.com/negocios/plan-alterno-construir-aeropuerto-santalucia>

Hernández, N., 2022. *SEDATU apuesta por Tren Suburbano y Mexibús para conectar CDMX con el AIFA.* [En línea]

Available at: <https://www.tyt.com.mx/nota/sedatu-apuesta-por-tren-suburbano-y-mexibus-para-conectar-cdmx-con-el-aifa>

Hill, M. & Peter, H., 2009. *Implementing Public Policy*. Segunda ed. Thousand Oaks(California): SAGE Publications Inc..

INEGI, 2019. *SIATL. Simulador de Flujos de Agua de Cuencas Hidrográficas. Red hidrográfica 1:50,000.* [En línea]

Available at: https://antares.inegi.org.mx/analisis/red_hidro/siatl/

La Jornada, 2002. *Cancela el gobierno su proyecto de construir en Texcoco el nuevo aeropuerto metropolitano.* [En línea]

Available at: <http://www.jornada.unam.mx/2002/08/02/016n1pol.php?origen=index.html>

La Otra Opinión, 2022. *¿A qué le temen? Sedena reserva 5 años el plan maestro del AIFA.* [En línea]

Available at: <https://laotraopinion.com.mx/a-que-le-temen-sedena-reserva-5-anos-el-plan-maestro-del-aifa/>

Lahera, E., 2003. *Introducción a las políticas públicas*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.

Lasswell, H., 1956. *The Decision Process: Seven Categories of Functional Analysis*. Maryland: Bureau of Governmental Research; College of Business and Public Administration; University of Maryland.

Lasswell, H., 1971. *A Pre-View of Policy Sciences*. Nueva York: American Elsevier Publishing Company.

Laswell, H., 1951. The Policy Orientation. En: *The Policy Sciencies*. Stanford: Stanford University Press, p. 28.

López, A., 2022. *El Universal*. [En línea] Available at: <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/el-aeropuerto-felipe-angeles-acaba-por-costar-116-mil-mdp>

Lowi, T., 1972. Four Systems of Policy, Politics and Choice. *Public Administration Review*, Issue 4, pp. 298-310.

Lowi, T., 2013. Políticas públicas, estudios de caso y teoría política. En: *Las hechura de las políticas*. México, D.F.: Miguel Ángel Porrúa, pp. 89-117.

Lozano, L. F., 2022. *AIFA prevé pérdidas al menos los primeros 2 años pero con combustible más barato*. [En línea] Available at: <https://www.radioformula.com.mx/nacional/2022/1/19/aifa-preve-perdidas-al-menos-los-primeros-anos-pero-con-combustible-mas-barato-499652.html>

Martínez, D., 2021. *A21*. [En línea] Available at: <https://a21.com.mx/index.php/normatividad/2021/05/20/revocan-suspensiones-provisionales-al-rediseño-del-espacio-aereo>

Martínez, D., 2022. *Crisis de saturación por venir en 2022 para el AICM*. [En línea] Available at: <https://www.reporteindigo.com/reporte/crisis-de-saturacion-por-venir-en-2022-para-el-aicm/>

Méndez, J. L., 2015. El campo de las políticas públicas: promesas y peligros. En: *Análisis de Políticas Públicas: Teoría y Casos*. México, D.F.: El Colegio de México.

Meny, Y. & Thoening, J.-C., 1992. *Las Políticas Públicas*. Primera ed. Barcelona: Editorial Ariel.

Miklos, T., 2010. Prospectiva de la administración pública: Metodología y Técnicas Prospectivas para la Formulación y Establecimiento de Políticas Públicas. *Revista Análisis Público*, pp. 13-39.

Milenio Digital, 2018. *AMLO propone dos pistas en aeropuerto de Santa Lucía*. [En línea]

Available at: <https://www.milenio.com/politica/amlo-propone-pistas-aeropuerto-santa-lucia>

Ministerio de Economía y Finanzas, 2022. *Política Económica y Social*. [En línea]

Available at: https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=100694&lang=es-ES&view=category&id=651

Montenegro, J. L., 2022. *Nuevo aeropuerto de México tendrá un sobreprecio y costará más de 5.600 millones de dólares*. [En línea]

Available at: <https://www.independentespanol.com/noticias/america-latina/mexico/aeropuerto-felipe-angeles-sobreprecio-mexico-b2036486.html>

Moreno, E., Rivero, M. & Velázquez, M., 2018. El Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México y su impacto en la región oriente del Estado de México. *Desarrollo regional sustentable y turismo.*, pp. 1-23.

Munguía, A., 2022. *AICM está 'rebasado': Gobierno de AMLO lo declara saturado*. [En línea]

Available at: <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/2022/03/03/gobierno-federal-declara-saturado-el-aeropuerto-de-la-ciudad-de-mexico/>

Munguía, A., 2022. *Gobierno reducirá en 30% operaciones en AICM para 'echar a volar' Santa Lucía*. [En línea]

Available at: <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/2022/03/10/gobierno-reducira-en-30-operaciones-en-aicm-para-echar-a-volar-santa-lucia/>

Orden Jurídico Nacional, 2022. *Orden Jurídico Nacional*. [En línea]

Available at: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/>

Orozco, F., 2018. Quiénes organizan la consulta sobre el Nuevo Aeropuerto?. *Obras por Expansión*, 23 Octubre.

Ortega, O. & Yáñez, B., 2019. *Revocan última suspensión que frenaba Santa Lucía; AMLO alista banderazo.* [En línea] Available at: <https://politica.expansion.mx/mexico/2019/10/16/revocan-ultima-suspension-que-frenaba-santa-lucia-amlo-alista-banderazo>

Pérez, H., 2017. Problemas, actores y decisiones en las políticas pública. Marco de análisis. *Universitas Humanística*, pp. 247-273.

Raphael, R., 2021. *Sobre el aeropuerto Felipe Ángeles hay confusiones, contradicciones y mentiras gubernamentales.* [En línea] Available at: <https://www.washingtonpost.com/es/post-opinion/2021/11/03/nuevo-aeropuerto-mexico-felipe-angeles-santa-lucia-mentiras-fallos/>

Redacción A21, 2021. *A21 Mx.* [En línea] Available at: <https://a21.com.mx/aeropuertos/2021/07/21/recortan-presupuesto-de-aifa-para-2021>

Redacción AN, 2013. *Conagua alertó riesgo de nuevo aeropuerto en Texcoco, desde 2012.* [En línea] Available at: <https://aristeguinoticias.com/1212/mexico/conagua-alerto-riesgo-de-nuevo-aeropuerto-desde-2012/>

Redacción Animal Político, 2018. *Adiós al NAIM: La opción de construir pistas en Santa Lucía gana en la consulta convocada por López Obrador.* [En línea] Available at: <https://www.animalpolitico.com/2018/10/consulta-aeropuerto-resultados-amlo-santa-lucia/>

Redacción El Economista, 2018. *Presupuesto para el nuevo aeropuerto se mantiene en 13,300 millones de dólares: SCT.* [En línea] Available at: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Presupuesto-para-el-nuevo-aeropuerto-se-mantiene-en-13300-millones-de-dolares-SCT-20180822-0054.html>

Redacción La Opinión, 2019. *Revés para AMLO, juez frena construcción de polémico aeropuerto en Santa Lucía.* [En línea]

Available at: <https://laopinion.com/2019/06/04/reves-para-amlo-juez-frena-construccion-de-polemico-aeropuerto-en-santa-lucia/>

Redacción Obras, 2021. *Así ven a Santa Lucía los organismos internacionales*. [En línea]

Available at: <https://obras.expansion.mx/infraestructura/2021/05/11/santa-lucia-organismos-internacionales>

Redacción Publímetro, 2022. *Esto fue lo que costó cancelar el Aeropuerto Internacional de Texcoco, revela la ASF*. [En línea]

Available at: <https://www.publimetro.com.mx/nacional/2022/02/18/aeropuerto-internacional-de-texcoco-costo-de-cancelacion/>

Redacción, 2018. *Con historieta, AMLO explica por qué está en contra del nuevo aeropuerto de la CDMX*. [En línea]

Available at: <https://www.elfinanciero.com.mx/elecciones-2018/con-historieta-amlo-explica-por-que-esta-en-contra-del-nuevo-aeropuerto-de-la-cdmx/>

Redacción, 2022. *Dinero en Imagen*. [En línea]

Available at: <https://www.dineroenimagen.com/economia/cuantos-millones-se-utilizaron-para-la-construccion-del-aifa/142387>

Regales Cristóbal, E., 2015. *La infraestructura aeronáutica y el espacio aéreo como elementos del mercado del transporte aéreo. Su gestión, sistema normativo y derecho comparado*. [En línea]

Available at: <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/367921/erc1de1.pdf?sequence>

Rico Galeana, Ó. A., 2018. El transporte aéreo entre México y los EE.UU. en el contexto del nuevo acuerdo bilateral. *NOTAS. Divulgación*, I(4).

Rincón-Avellaneda, M. P., 2016. Conflictos territoriales y proyectos de infraestructura vial. *Bitácora Urbano Territorial*, XXVI(2), pp. 71-78.

Rossi, M. J., 2017. *Evaluación de políticas públicas a nivel de gestión de un municipio: utilización de herramientas de control y seguimiento habitualmente utilizadas en el ámbito de las empresas*. [En línea]

Available at:
http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/65581/Documento_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Ruiz Sánchez, C., 1996. *Manual para la elaboración de políticas públicas, Las políticas públicas definiciones*. México D. F. : UIA Plaza y Valores.

Saldaña Cisneros, M. G., 2019. *Gaceta del Senado*. [En línea] Available at: https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/96564 [Último acceso: 18 Junio 2019].

Sánchez Cano, A., 2018. *Inconstitucional, la cancelación del NAIM*. [En línea] Available at: <https://www.elfinanciero.com.mx/opinion/alejo-sanchez-cano/inconstitucional-la-cancelacion-del-naim/>

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2022. *Extensión Tren Suburbano Lechería - AIFA*. [En línea] Available at: <https://www.gob.mx/sct/articulos/extension-tren-suburbano-lecheria-aifa>

Secretaría de Economía, s.f. *Normas Oficiales Mexicanas*. [En línea] Available at: <http://www.2006-2012.economia.gob.mx/eventos-noticias/lo-mas-buscado/normas-oficiales-mexicanas>

Secretaría de Gobernación, 2022. *Acuerdo por el que se declara la internacionalización del aeródromo denominado "Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles", ubicado en Santa Lucía, Municipio de Zumpango, Estado de México*. [En línea] Available at: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5643565&fecha=22/02/2022

Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 2019. *Análisis del ejercicio del Presupuesto de Egresos Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.* [En línea] Available at:

https://www.cuentapublica.hacienda.gob.mx/work/models/CP/2019/tomo/VII/Print.KDN.03.AEPE_A.pdf

Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 2019. *Programas y Proyectos de Inversión*. [En línea] Available at: https://www.ppef.hacienda.gob.mx/work/models/PPEF2020/docs/09/r09_kdn_pie.pdf

Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 2020. *Análisis del ejercicio del Presupuesto de Egresos Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.*. [En línea] Available at: https://www.cuentapublica.hacienda.gob.mx/work/models/CP/2020/tomo/VII/Print.KDN.03.AEPE_A.pdf

Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 2021. *Programas y Proyectos de Inversión*. [En línea] Available at: https://www.pef.hacienda.gob.mx/work/models/PEF2021/docs/09/r09_kdn_pie.pdf

Secretaría de la Defensa Nacional, 2020. *Convenio entre la Sria. de la Def. Nal. y la Auditoría Superior de la Federación para dar seguimiento a la construcción del A.I.F.A.*. [En línea] Available at: <https://www.gob.mx/sedena/prensa/convenio-entre-la-sria-de-la-def-nal-y-la-auditoria-superior-de-la-federacion-para-dar-seguimiento-a-la-construccion-del-a-i-f-a?state=published>

SEDATU, 2019. *Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano. Programa Nacional de Vivienda 2019-2024*. [En línea] Available at: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/532237/Programa_Nacional_de_Vivienda_2019-2024.pdf

SEDATU, 2020. *Programa Territorial Operativo de la Zona Norte del Valle de México*. [En línea]

Available at: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/570472/PTO_ZNVM_Versi_n_Sntesis.pdf

SEDENA, 2021. *Ex-Hacienda de Santa Lucía*. [En línea] Available at: https://aeropuertoaifa.mx/2019_36/

SEDENA, s.f. *Antecedentes del Nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles*. [En línea] Available at: https://aeropuertoaifa.mx/2019_54/ [Último acceso: 10 Junio 2022].

Sistema de Información Legislativa, 2022. *Consulta Popular*. [En línea] Available at: <http://sil.gobernacion.gob.mx/Glosario/definicionpop.php?ID=252>

TEC Review, 2022. [En línea] Available at: <https://tecreview.tec.mx/2022/01/25/tendencias/razones-de-la-saturacion-del-aeropuerto-de-la-ciudad-de-mexico/>

The Convention on International Civil Aviation, 1974. *International Civil Aviation Organization*. [En línea] Available at: https://www.icao.int/safety/airnavigation/nationalitymarks/annexes_booklet_en.pdf

Togerson, D., 1985. Contextual orientation in policy analysis: the contribution of Harold D. Lasswell. *Policy Sciences*, Issue 18, pp. 241-261.

Transponder 1200, 2021. *Transponder 1200*. [En línea] Available at: <https://www.transponder1200.com/conoce-la-historia-de-la-base-aerea-en-santa-lucia/>

Turnbull, N., 2008. Harold Lasswell's "problem orientation" for the policy science. *Critical Policy Analysis*, III(1), pp. 72-91.

Unidad General de Asuntos Jurídicos, 1934. *Artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. [En línea] Available at: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Constitucion/articulos/27.pdf>

Unidad General de Asuntos Jurídicos, 1942. *Artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. [En línea]
Available at: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Constitucion/articulos/73.pdf>

Unidad General de Asuntos Jurídicos, 2016. *Artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. [En línea]
Available at: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Constitucion/articulos/115.pdf>

Urzúa, C., 2022. *El Universal*. [En línea]
Available at: <https://www.eluniversal.com.mx/opinion/carlos-m-urzua/el-verdadero-costo-del-aifa>

Valadez, R., 2021. ACI ve positivo anuncio de Volaris y Viva Aerobus de operar en aeropuerto de Santa Lucía. *Milenio*, 31 Diciembre.

Villora Mendieta, M., 2009. *Gerencia Pública*. Castilla-La Mancha: s.n.

Ziccardi, A., 2008. Las políticas y los programas sociales de la ciudad del siglo XXI. *Papeles de Población*, pp. 127-139.