



Puntos centrales del posicionamiento del sector  
empresarial sobre el Nuevo Aeropuerto  
Internacional de México (NAIM)

# **UN NAIM PARA EL FUTURO DE MÉXICO**

## **Puntos centrales del posicionamiento del sector empresarial sobre el Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM)**

### **UN NAIM PARA EL FUTURO DE MÉXICO**

#### **La industria aérea en México**

- La industria aérea es una pieza angular en el desarrollo de la economía. Actualmente aporta el 2.9% del PIB y genera más de un millón de empleos directos e indirectos.
- La aviación permite el traslado ágil de ideas, negocios, familias, turistas, mercancías, servicios, ayuda. Esto es esencial para crear valor para los mexicanos.
- Uno de los principales obstáculos para potencializar estos beneficios es la insuficiencia de infraestructura aeroportuaria de calidad.

#### **Contexto de saturación y solución con el NAICM**

- Desde 2013, la Dirección General de Aeronáutica Civil declaró la saturación del AICM, limitando el potencial de crecimiento de la industria en nuestro principal centro de conexiones del país y de América Latina.

#### **Beneficios de la infraestructura aérea**

- Los aeropuertos son un factor central para el crecimiento y el desarrollo económico, en la medida que disminuyen los costos de transporte, aumentan la conectividad y aceleran el comercio internacional.
- Los aeropuertos aumentan la conectividad y la competitividad de un país, y estrechan los lazos comerciales del interior con el resto del mundo.
  - La conectividad estimula el tráfico y la competitividad de un aeropuerto, y
  - Concentrar todas las operaciones en un solo aeropuerto facilita el tráfico nacional e internacional de pasajeros y mercancías.
- Por cada millón de pasajeros que usan el aeropuerto se crean mil empleos directos: la primera etapa del NAIM sostendrá 70 mil empleos directos y en su fase final 135 mil. Además, en su etapa de operación máxima se crearán hasta 450,000 empleos directos e indirectos.
- Las ciudades y regiones con aeropuertos son más atractivas para la llegada de nuevos negocios y como lugares de residencia. Se espera que el NAIM sea un catalizador para la llegada de nuevas empresas internacionales.
- De acuerdo con la encuesta a empresarios realizada por el World Economic Forum, la infraestructura inadecuada representa el cuarto obstáculo más relevante para el desarrollo de negocios, detrás de los aspectos de corrupción, inseguridad y carga impositiva.

## Descripción general de las opciones

### Opción 1: NAIM

#### Primera etapa del NAIM:

- 1 terminal para 70 millones de pasajeros;
- 3 pistas paralelas en operación triple simultánea para más de 115 aterrizajes y despegues por hora;
- 96 posiciones de contacto y 68 posiciones remotas para aeronaves de diversos tamaños y sin restricciones para la llegada de aeronaves del futuro con gran capacidad, y
- Centro intermodal de transporte público terrestre que conectará el aeropuerto con la Ciudad y el resto de la región.

#### Segunda etapa del NAIM:

- Dos terminales principales, 2 satélites y 6 pistas para más de 135 millones de pasajeros anuales;
- Más de 135 operaciones aéreas por hora, convirtiéndose en uno de los aeropuertos más grandes del mundo, y
- Operación triple simultánea durante las 24 horas del día, incluso durante los mantenimientos de las pistas, pues cada una de ellas contaría con una alterna.
  - Por cada hora de cierre de las pistas del AICM, la industria absorbe costos por más de 1 millón de dólares.

### Opción 2: AICM+AISL

#### AICM y Santa Lucía tendrían:

- 4 pistas con operación no simultánea, con capacidad máxima de 60 operaciones por hora, la misma capacidad con la que cuenta el AICM actual por sí mismo;
- En una primera etapa, ambos aeropuertos tendrían 140 posiciones, 24 menos que la primera etapa del NAIM, y
- En la etapa de desarrollo final, ambos aeropuertos tendrían un total de 173 posiciones, mientras el NAIM contará con más de 250 posiciones.

## **Consideraciones relevantes sobre las alternativas para solucionar la saturación del AICM**

### **Resumen Ejecutivo**

**1.- La seguridad debe ser la principal prioridad.** Las organizaciones internacionales con mayor experiencia en el desarrollo de aeropuertos MITRE, IATA y NACO, diseñaron el espacio aéreo para el proyecto del NAIM, lo cual permitirá mantener los más altos estándares de seguridad en el Valle de México, pues sus pistas paralelas permiten una operación triple simultánea. De acuerdo con la información pública que se conoce, el proyecto de Santa Lucía compromete la seguridad aérea debido a la interferencia en las rutas de aproximación y despegue del AICM y el AISL; además, dificulta la gestión del tráfico aéreo lo cual implica aumentar la separación aérea entre aeronaves, afectando la capacidad de operaciones aéreas y el flujo de pasajeros.

**2.- Mayor capacidad de transporte de pasajeros con visión de largo plazo.** El proyecto de Texcoco permitirá atender el flujo de pasajeros que podría llegar hasta 135 millones por año en los próximos 50 años. La opción de Santa Lucía y AICM solo alcanzará una capacidad máxima para atender a 65 millones de pasajeros, menos de la mitad que el NAIM, lo que implicaría buscar nuevas alternativas en 10 años.

**3.- Importancia de un hub para México.** El proyecto del NAIM tiene el potencial de beneficiarse de la posición geográfica del país para convertirse en un centro de conexiones de pasajeros y carga competitivo con tiempos mínimos de conexión de entre 45 y 60 minutos, el cual generará una importante derrama económica para la población. Esto solo es posible mediante la concentración de toda la operación nacional e internacional en un solo aeropuerto. Un hub atrae inversiones, empresas, negocios, empleos y permite el flujo rápido de pasajeros y mercancías. La operación en dos aeropuertos pondría en riesgo la conectividad hacia ciudades pequeñas donde la demanda sin conexiones es insuficiente para mantener las rutas aéreas y elevaría a más de tres horas los tiempos mínimos de conexión, suprimiendo la competitividad del sistema de aeropuertos frente a cualquier otro aeropuerto de la región donde éstos son de entre 30 y 90 minutos.

**4.- Incidencia en el desarrollo regional.** El NAIM puede ser concebido como un proyecto que desarrolle de manera excepcional la región oriente del Valle de México a través de la formación de una “Zona Económica Especial de Alto Impacto Social” que incentive la generación de empleos formales bien remunerados y contribuya con la rehabilitación económica y social en una zona de alta marginación. En esa región vive el 29% de los habitantes del estado de México; 25% de los hogares tienen jefatura femenina; 1 de cada 5 nacimientos en la zona se registra en una madre menor de 19 años; 1 de cada 3 personas ocupadas percibe menos de 2 salarios mínimos al mes; 28.9% de la población de 15 años o más tiene educación básica incompleta; el 8% de los hogares donde hay niños, comen una sola vez al día; 1 de cada 4 hogares no tienen lavadora y 1 de cada 9 hogares no tienen refrigerador. En esas condiciones, el potencial de apoyo a esas comunidades es de la mayor importancia.

**5.- Costos de equipamiento, operación y economías de escala para las aerolíneas y pasajeros.** La solución de Texcoco ofrecerá mejores costos y precios para los usuarios de este por los beneficios y eficiencias que generan las economías de escala derivadas de la concentración de la operación aérea y de los servicios públicos que requiere un aeropuerto (navegación aérea, migración, aduanas, seguridad, vigilancia, etc.). En cambio, la opción de

Santa Lucía implicaría una duplicidad en costos de equipamiento y de los servicios públicos por la operación simultánea en 2 aeropuertos, con un efecto negativo sobre los precios de los boletos.

Además, el costo de operación del AICM es sumamente alto pues asciende a 6.28 dólares por pasajero debido a la antigüedad de la terminal, la falta de mantenimiento y los hundimientos desiguales en las pistas, entre otros aspectos. En el caso del NAIM en Texcoco, el costo de operación se reduciría a 4.91 dólares por pasajero.

**6.- Ingresos derivados del patrimonio inmobiliario.** La opción de contar con un nuevo polo de desarrollo en Texcoco abre dos importantes fuentes de ingreso para el gobierno federal: 1) la comercialización o usufructo del terreno de 764 hectáreas e instalaciones del actual aeropuerto cuyo valor comercial asciende a 130 mil millones de pesos; 2) la plusvalía e ingresos comerciales que el nuevo NAIM generará a partir de su operación en 369 hectáreas urbanizables. La solución de Santa Lucía, en contraste, implicaría perder la oportunidad de aprovechar la mayor parte de este patrimonio inmobiliario.

**7.- Financiamiento y fuentes de ingresos.** Para el proyecto de Texcoco, se han financiado casi 150 mil millones de pesos gracias a la bursatilización de los ingresos del AICM. Además, hay otras opciones de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos futuros (locales comerciales, estacionamientos, transporte) que podrían superar los 10 dólares por pasajero. Esto asegura bases sólidas para un financiamiento sano del proyecto.

Además del riesgo reputacional en los inversionistas nacionales y extranjeros que han apostado por el NAIM, el aeropuerto de Santa Lucía puede enfrentar mayores dificultades para su financiamiento. Por un lado, la rentabilidad será diluida por tener dos aeropuertos y, por otro, el proyecto de Santa Lucía agrega muy poca capacidad adicional de operaciones aéreas y pasajeros a lo que actualmente se tiene con el AICM, lo cual constituye un riesgo negativo en la generación de ingresos y financiamiento. El diseño del AICM limita la generación de ingresos no aeronáuticos, y en lo comercial habrá poca derrama en la medida que los tiempos de espera se convertirán en tiempos de tránsito entre ambos aeropuertos.

**8.- Los aeropuertos son negocios altamente rentables.** En México, grupos aeroportuarios que controlan los aeropuertos concesionados (ASUR, GAP y OMA) y el AICM reportan márgenes operativos que oscilan entre el 30 y el 50 por ciento. El NAIM representa un gran negocio para el gobierno, quien puede utilizar los beneficios económicos para impulsar el desarrollo social del país mediante programas que busquen mejorar la calidad de vida de los mexicanos. Se estima que a partir de la apertura del NAIM, este tendría una rentabilidad neta anual superior a los mil millones de dólares, la cual, a lo largo del tiempo crecerá exponencialmente conforme aumente la capacidad y el tráfico de pasajeros y carga.

**9.- Reubicación de operaciones de la Fuerza Aérea y de 3,000 familias.** La opción de Santa Lucía implica encontrar cuanto antes una solución para reubicar a 7,500 efectivos militares de la Fuerza Aérea Mexicana, las operaciones del DN-III y las 3,000 familias que viven en la base, lo que implica inversiones hasta ahora no documentadas, tema que en la opción de Texcoco no implica ningún gasto.

**10.- Consolidación de la infraestructura terrestre.** La opción de Texcoco se encuentra a menos de 5 km del AICM actual y permite aprovechar la infraestructura existente de las carreteras Peñón-Texcoco, Circuito Exterior Mexiquense, Ecatepec-Pirámides, vías donde

podrían realizarse obras de ampliación en un plazo corto y con capital mayoritariamente privado. En contraste, el aeropuerto de Santa Lucía se ubicaría a 62 km de la Fuente de Petróleos, donde las posibles conexiones terrestres cruzan necesariamente vías por demás saturadas. Asimismo, se desconoce si hay proyectos de nuevas vías o ampliaciones en proceso para mejorar sustantivamente la movilidad terrestre en dicha zona y se presume que habría serios conflictos para acceder a los derechos de vía.

**11.- Costos de cimentación y hundimientos.** Con el apoyo del Instituto de Ingeniería de la UNAM se han desarrollado soluciones técnicas en el NAIM para dar certidumbre sobre el proceso de cimentación, el cual avanza exitosamente y de acuerdo con lo esperado. La cimentación del edificio terminal tiene 98% de avance; la del Centro Intermodal de Transporte 58%; y en el caso de la Torre de Control están al 100% los pilotes y en 26.4% la cimentación y edificio. Las losas para cimentar las pistas tienen un avance de entre 63.3% (pista 2 y calles de rodaje) y 51.8% (pista e y calles de rodaje). En la opción de Santa Lucía se tendrían que hacer los estudios de suelos para conocer los requerimientos de cimentación.

**12.- Impacto ambiental y medidas de mitigación.** La opción de Texcoco ya tiene 9 Manifestaciones de Impacto Ambiental autorizadas favorablemente y cuenta con el 95% de la contaminación del ruido resuelta. Se avanza también en las 58 medidas de mitigación requeridas y se desarrollan 12 programas de trabajo en los campos de biodiversidad, agua, suelo, residuos, calidad del aire y ruido. La opción de Santa Lucía no cuenta con los estudios de impacto ambiental y no resuelve los problemas de ruido derivados de la cercanía del AICM con la mancha urbana de la ciudad.

**13.- Obras hidráulicas, lagos aledaños y conflicto aviar.** Los trabajos realizados previamente y las obras en proceso (canales, túneles, obras de saneamiento y recargas) permiten prever que el funcionamiento hidrológico en Texcoco no sufrirá afectaciones. En el caso del lago Nabor Carrillo se han diseñado las acciones de mitigación de riesgo aviar. Las medidas complementarias que se desarrollan en Casa Colorada y el Sistema Lagunario que incluye los caudales de los ríos Teotihuacán, Papalotla, Xalapango, Coxacoaco, Texcoco, Chapingo, San Bernardino, Coatepec y Santa Mónica apuntan a que en este campo se seguirá operando sin contratiempos. En el caso del AICM, se tendría que pensar en obras para desahogar problemas pluviales, entre las que destacan, al menos, un túnel profundo y una planta de bombeo. Se requerirá revisar la eventual presencia de algún conflicto aviar en Santa Lucía.

## Otros elementos relevantes que considerar

### Beneficios del NAIM

- El NAIM es un proyecto altamente rentable que podría generar una rentabilidad operativa del 50% y más de mil mdd en beneficios para los mexicanos.
- El costo total del NAIM es de \$13,300 millones de dólares y se estima que la inversión privada aporte el 70% del financiamiento.
- La posible cancelación del NAIM representa un alto costo alto para el proyecto, pues en muchos campos es imposible recuperar la inversión, además de aumentar la incertidumbre para la realización de otros proyectos de esta envergadura.
- Texcoco es también la mejor alternativa para un nuevo aeropuerto debido a su cercanía a la Ciudad de México, el tamaño de los terrenos disponibles, las ventajas de su orografía, visibilidad y la dirección e intensidad de los vientos.

### Procesos asociados a la operación aérea (migración, aduanas y seguridad)

Concentrar los procesos de migración y aduanas en una sola terminal permite:

- Aumenta la competitividad del aeropuerto por la reducción en los tiempos mínimos de conexión (TMCs).
- Ofrece una mejor experiencia de viaje por las eficiencias de tener más agentes en un solo lugar.
- Minimiza el espacio necesario para atender la llegada de pasajeros internacionales.
- Acelera la importación y exportación de la carga aérea, reduciendo costos para los pasajeros, autoridades y aerolíneas.

## Conclusión

En coincidencia con los Colegios y Asociaciones de Ingenieros que han expuesto recientemente sus argumentos técnicos respecto de la solución más viable, competitiva y de largo plazo para decidir dónde ubicar el Nuevo Aeropuerto Internacional de México, el sector empresarial –Organismos asociados al CCE, CONCAMIN, CANAERO, CMIC– recomiendan que con la información y estudios disponibles a la fecha, sin duda es Texcoco la mejor opción para continuar con la construcción de esta relevante y necesaria obra de infraestructura para México.

### Recomendaciones

- **Mantener la obra en donde se está realizando.** La demanda futura y actual de pasajeros y carga, y la imposibilidad de utilizar Santa Lucía a capacidades más amplias, lleva a esta clara conclusión.
- **Continuar la obra del NAIM y revisar costos.** Estamos de acuerdo con la necesidad de hacer ajustes a los costos de los materiales para el NAIM, siempre y cuando no quede comprometida la funcionalidad del aeropuerto. No necesitamos un aeropuerto suntuoso, pero sí funcional, con capacidad suficiente para asegurar el desarrollo de la aviación los próximos 50 años.
- **Revisar el esquema de financiamiento.** Buscar alternativas de financiamiento mediante la bursatilización de deuda y la concesión parcial o total del proyecto.
- **Aumentar el alcance social del proyecto.** Crear una “Zona Económica Especial de Alto Impacto Social” con el objetivo de impulsar el desarrollo y la generación de empleos bien remunerados en los municipios aledaños al proyecto a través de inversiones en salud, educación seguridad e infraestructura para beneficiar al 23% de los habitantes del Estado de México que residen en la zona, y cuyas condiciones actuales son de altos niveles de pobreza y marginación.
- **No suspender la obra.** El costo de suspensión en términos financiero y de tiempo es extremadamente alto en cualquier fase. Adicionalmente, se retrasaría la solución a la saturación del AICM que limita la generación de beneficios para la población mexicana.
- **Implicaciones legales y financieras.** La cancelación del NAIM tendría implicaciones jurídicas y financieras con acreedores y contratistas, pero especialmente riesgos reputacionales en perjuicio de México y de futuros proyectos de gran envergadura.

**El NAIM es un proyecto con el que ganamos todos los mexicanos, pues tendrá un efecto multiplicador en nuestra economía y habrá de atraer más turismo, empleo, oportunidades de negocio, inversión y comercio.**